В. А. АНДРЕЕВ

МОРЯ И ГОДЫ

SHOUT
SHARE
IT

Annotation

Известный советский адмирал, активный участник и один из руководителей ряда боевых операций на морских театрах Великой Отечественной войны, в своих мемуарах вспоминает флотскую юность, нелегкое, но увлекательное овладение азами, а затем и высотами морской науки, путь на корабельный мостик.

Эта книга о том, как молодые энтузиасты, мобилизованные на флот комсомолом, держали экзамен на звание военного моряка, становились красными командирами и флагманами, возрождали морскую мощь страны на Балтике, создавали новый флот на Тихом океане.

Книга адмирала В. А. Андреева адресована самым широким кругам читателей, в том числе интересующейся флотом и морской службой молодежи.

- Владимир Александрович Андреев
  - Даешь флот!
    - По путевке комсомола
    - Веселые рассказы Холодецкого
    - Аэроплан с листовками
    - Рифы морской науки
    - На крейсере и на берегу
    - Корабль идет и по суше
    - «Хау ду ю ду»
    - Финиш навигационного марафона
    - Молекулы, пушки, торпеды
    - Летняя практика 1928 года
    - Вместо бескозырки — «мичманка»
    - Без пяти минут командиры
    - «Нет, бу-де-те!»
    - «Флажок»
    - Большой поход флота
    - Штурманский класс
    - Свершилось!
  - И на Тихом океане…
    - Все первое
    - В новогоднюю ночь
    - Де-Кастри
    - Ступеньки ведут на мостик
    - Мостик
    - Необычное задание
    - Испытание

- Туманы, чтоб вас!
- Не взяли
- На подъеме
- В отпуск на Камчатку
- Неожиданные перемены

Владимир Александрович Андреев
Моря и годы
Рассказы о былом

Даешь флот!

По путевке комсомола

Тысяча девятьсот двадцать второй год… Год первых комсомольских мобилизаций на морскую, службу.

В октябре V Всероссийский съезд РКСМ принял шефство над Красным Флотом. Помню плакаты на московских заборах: «Готовь защиту против морских разбойников капитала! Укрепляй Красный флот!»

Райкомы комсомола буквально ломились от напора желающих откликнуться на этот призыв.

Когда мы с моим другом Колей Овчинниковым оказались на пороге комнаты секретаря Хамовнического райкома комсомола, он сказал:

— Братцы, опоздали! Путевок на корабли нет. — И, увидев, как мы обескуражены, добавил: — Остались две путевки в Военно-морское подготовительное училище. Хотите? Подумайте и завтра утречком заходите.

Наутро явились, когда в райкоме только отпирали двери.

— Как? Надумали?.. — такими словами встретил нас секретарь райкома. Ну, хорошо, что твердо решили пойти на флот! Это ответственное комсомольское поручение.

Когда получили путевки, от радости ног под собою не чуяли.

Райком устроил в рабочем клубе проводы. Выслушав строгие слова комсомольских наказов, мы дали честное комсомольское, не жалея сил, восстанавливать флот Республики, службу нести образцово.

24 декабря в Лефортовских казармах гремели песни о море и моряках. Чаще других — «Ты, моряк, красивый сам собою, тебе от роду двадцать лет…» Каждому из нас казалось — песня о нем.

В этот день в нарушение всяких уставов нам выдали бескозырки (правда, без ленточек), и мы впервые почувствовали, что уже принадлежим к великому морскому братству.

В тот день мороз был градусов под двадцать, а мы, одетые кто во что — в телогрейки, пальто, куртки, — но все в новеньких бескозырках, стояли на Красной площади и совсем не чувствовали холода. Нам казалось, что провожать нас вышла вся Москва.

Митинг. Скупые, суровые слова ораторов западали в память:

— Мобилизация на Красный Флот для членов РКСМ не только праздник! Это испытание на революционную зрелость…

— Вы должны оправдать доверие Московского Комитета РКСМ! От вас зависит окончательное возрождение боевой мощи морских сил Советской России!

— Вы должны быть готовы к тому, чтобы отбить все попытки мировых хищников поработить первое рабоче-крестьянское государство!

Перед Кремлевской стеной, почти в том месте, где ныне Мавзолей Ленина, мы дали клятву, дали честное комсомольское слово стать настоящими моряками.

Мы шагали по мостовой, и над нашей колонной во всю мощь гремела песня. До самой Каланчевской площади играл неутомимый оркестр. На улицах было много народу. Нас провожали добрыми улыбками.

По расписанию наш эшелон должен был «домчаться» до Петрограда за двое суток. Теплушки с предупреждающей о грузоподъемности надписью «1000 пудов. 40 человек. 8 лошадей» здорово бросало на стыках рельсов. В каждом вагоне ехало по 40 комсомольцев-добровольцев. Ребята топили печурку, курили цигарки и от избытка чувств пели песни. Неярко горела свеча в фонаре, отбрасывая на стены большие дрожащие тени.

Хорошо мечталось в пути: какое оно, море, какие там корабли?.. Многие из нас, среди них и я, не видели ни того, ни другого.

Поезд остановился. Страшно хотелось пить: воды не было, а мы наелись воблы, которая в то время частенько заменяла нам и хлеб и мясо. Володя Перелыгин, Коля Овчинников и я, надев бескозырки, отправились с ведром на разведку. Подошли к паровозу и, открыв краник в тендере, стали цедить воду. Машинист было рассердился, но, увидев наши бескозырки, сразу подобрел, хотя и удивился:

— А это по какому праву?..

Он знал, что везет новобранцев, а им форма не положена.

— Нам дали! — ответил Володя Перелыгин. — Потому что мы комсомольцы-добровольцы.

Тогда машинист, улыбнувшись, пригласил нас в паровозную будку и разрешил набрать воды, Встреча оказалась символической. Машинист был из бывших моряков и служил не где-нибудь, а на «Авроре»…

Расчувствовавшись, он начал рассказывать о своей морской службе, о том, как скучает по ней. Пока стояли перед семафором, полтендера воды как не бывало — следом за нами из всех теплушек выскочили ребята и набрали по нескольку ведер воды.

Пришлось мне, как знакомому с железнодорожными премудростями (раньше работал на железной дороге), отцеплять паровоз и вместе с бригадой ехать к водонапорной колонке.

— Эх, жаль, ребята, перегон мой не до Петрограда, — сетовал машинист. Увидите «Аврору» — поклонитесь от меня…

Петроград встретил нас теплой, совсем не декабрьской погодой, веселым маршем оркестра и почетным караулом военных моряков.

Мы шли по раскисшему снегу Невского. Державшиеся на мыле «стрелки» моего клеша, сшитого из старой шинели, не выдержали, размокли, брючины стали как юбки. Мой бравый вид сохранялся только благодаря видавшей виды, с большими проплешинами, кожаной куртке, купленной еще давно, на первую получку.

Разместили нас в Дерябинских казармах на берегу Финского залива. Прошли карантин, медицинскую комиссию. После этого большинство отправили на строевое обучение в Кронштадт и во 2-й Балтийский флотский экипаж. Осталась группа человек в 30–35, состоявшая из тех, у кого были путевки в подготовительное училище.

Времени свободного у нас было в избытке. И все-таки моря, хотя оно и рядом, кораблей, о которых так мечтали, до сих пор пока не видели. А тут еще объявился демон-искуситель — Володя Перелыгин. Он взялся нас будоражить: пойдем да пойдем в порт — пароходы смотреть, подойдем по льду, даже руками можно будет потрогать.

— Я одессит, на меня можете положиться, — заверил он.

Пошли. Идем по льду. Володя впереди. Вторым я. Третьим Николай Овчинников.

И вдруг Перелыгин исчезает. Понять ничего не можем. А он в воде. Вернее, под водой. Как нам удалось его вытащить, сами не знаем. Обратно бегом.

Входим в казармы. Время уже подошло к ужину. Теперь Володя сзади. Я иду первым. На пороге — старшина, дядя высоченного роста с густыми усами. Показывает мне пятерню, Коле тоже, а Володе две.

Мы шмыгнули внутрь. Старались понять, что означают жесты старшины. Растолковал их Перелыгин, который «знал все»:

— Вам по пять нарядов вне очереди гальюны чистить, мне — десять.

Так закончилась наша первая попытка познакомиться с морем и пароходами.

…Мы думали, что сразу после карантина нас начнут обучать моряцкому делу. А вышло совсем не так. Приходит старшина и объявляет:

— Завтра экзамен по математике. Потом русский сдавать будете.

Гром среди ясного неба. Многие, хоть и учились в школах, приуныли. Если не примут, позор-то какой… А тут еще старшина

грозно окликает:

— Андреев! Будешь за старшего.

— Почему я?

— Почему? Потому что — на «А»!

Дело прошлое, скрывать нечего: знания у нас оказались не ахти какими, а говоря попросту — у большинства слабыми. Было над чем задуматься…

Но вот наступил последний день испытаний — мандатная комиссия. Все понимали: это и есть самый грозный час. Быть или не быть на флоте…

Прошло полвека, а до сего времени все отчетливо помню. Привели нас в Екатерингофские казармы, где размещалось училище. Кто бегал беспрестанно в курилку, кто как маятник вышагивал по коридору, кто ожидал, словно застыв, с самым безнадежным видом… Иные взбадривали себя веселыми рассказами. Мое положение самое разнесчастное — идти первому. Жду своей участи, горестно размышляю. Наконец слышу:

— Андреев! На комиссию.

Подхожу к двери — сердце выпрыгнуть хочет. Чувствую, что от жары и волнения стал пунцовым. Ворот косоворотки душит… Вхожу в комнату весь взмокший. За столом комиссия. В центре председатель. Лицо суровое, а глаза теплые. Форма начсостава, — видать, бывалый матрос Революции. Я встречал таких на Волге, в Самаре.

— Ну, что будем делать? — обращается ко мне председатель.

Молчу. Думаю — сейчас укажут на дверь, и — прощай, флот!.. И вдруг вопрос:

— Учиться будешь?

— Буду.

— Честное комсомольское слово даешь?

— Даю.

Для многих из нас честное комсомольское слово и было проходным баллом. И стало это слово законом всей нашей жизни…

В то трудное для страны время курсантам полагалось в день всего три четверти фунта хлеба. Треть пайка отдавали в пользу голодающих. Держались лишь на супе с треской. Правда, два раза в неделю нас баловали пшенной кашей. В казарме холодно, а «дрова — осина, не горят без керосина…». По вечерам мы щепали лучину, чтобы обогревать кубрики.

Коллектив подобрался дружный. А если кто законы дружбы нарушал, тому на собраниях и даже в курилке устраивали комсомольский «драй». Что там гауптвахта или наряды вне

очереди гальюны чистить! Вот когда тебе твои товарищи прямо в лицо говорят, кто ты есть, вот уж тут со стыда не знаешь, куда себя деть, от пола глаз не поднимешь. И ведь дело в том, что если к словам товарищей не прислушаешься, не исправишься — значит, в нашем комсомольском коллективе места тебе не будет!

Те, кто выдерживал разговор начистоту и после не озлоблялся, не замыкался, того коллектив принимал, тот, как показала жизнь, и становился настоящим моряком.

Традиции морского братства тысячи раз нас выручали как в предвоенные, так и особенно в военные годы.

Нам, старшему поколению моряков, радостно сознавать и видеть, что славные традиции живы на флоте, что их чтут, ценят, хранят…

И вот сейчас (по прошествии стольких лет!), живя в Москве, по флоту и морю скучаю сильно… Такое, видно, бывает у всех старых моряков, у кого жизнь прошла в учениях и морских походах. Сколько их было? За сорок шесть лет флотской службы, наверное, несколько сот. Но тот, первый, сорокасемидневный, по-особому памятен — тогда мы принимали морское крещение.

После сдачи экзаменов наш выпускной курс Военно-морского подготовительного училища летом двадцать четвертого года отправился на летнюю морскую практику.

Мы чистили, драили старинный учебный корабль «Воин», стоявший на якорях на Петергофском рейде против дворца и Гребной гавани.

Правда, его машины бездействовали: все средства вкладывались на восстановление боевых кораблей, и до нашего древнего «Воина», некогда имевшего и парусное оснащение, руки не доходили. Зато было над чем пофилософствовать, когда тебе давали скребки, молотки, стальные щетки, чтобы, действуя ими с усердием и в поте лица, каждое звено проржавевшей якорной цепи очистить, по выражению боцмана, плававшего на этом корабле еще в эпоху паруса, до блеска, как «чертов глаз»…

К жизни в корабельных условиях мы привыкли быстро. Морская практика помимо восстановительных работ, плетения кранцев, от игрушечных до многопудовых, простых и шпигованных дорожек и матов, несения вахты, авральной и повседневной уборки, а также непременной чистки картофеля главным образом проходила в постоянных тренировках, многомильных прогонах под веслами на шлюпках и хождении под парусами.

Преподаватели, морского дела Суйковский и Ганенфельд сумели привить нам любовь к шлюпке — в двадцатые да и тридцатые годы основному транспортному средству на каждом

военном корабле. Любили мы в свежий ветер ходить под парусами на шестерке под командованием Ганенфельда! У него научились управлению шлюпкой, стали даже призерами в парусных гонках.

Очень нравилось нам ходить на гребной барже, которая была чем-то средним между гребным катером (14 весел) и барказом (18 весел). Она отличалась чрезвычайно стройной формой и легким ходом. Сама собой образовалась команда (старшина-рулевой, 16 гребцов и крючковой) из любителей гребли. Порою, забрав часть любительского оркестра (в его составе играли ныне здравствующие контр-адмирал Б. В. Каратаев и контр-адмирал-инженер Г. Ф. Болотов), отправлялись по Фонтанке, Неве, Невке на прогулку на острова…

Гребли мощно и красиво. Оркестр, хоть и жиденький, играл изо всех сил. На набережных останавливались прохожие (конечно, больше всего девушки), махали нам руками.

— Навались! — то и дело покрикивал наш старшина Громов, а подросту Галчонок, самый левофланговый на курсе, даже в зимнее время необычайно смуглый, с глазищами точь-в-точь как у настоящего галчонка…

Но и без команды мы наваливались так, что затылками доставали до колен сзади сидящих гребцов, и баржа стремительно неслась вперед. Форштевень разрезал воду, и она пенилась белым кружевом.

Занятия греблей закаляли нас физически, вырабатывали большую выносливость, приучали к коллективному труду, к работе на воде при всякой погоде.

Как мы ни старались, а во время учений на Петергофском рейде то и дело через мегафон раздавался голос Суйковского:

— На барже, плохо! До вешки и обратно!

Легко сказать «до вешки и обратно». Это значит под веслами пройти еще более трех миль! Руки и так гудят, стали чугунными, но… «Навались!» покрикивает старшина шлюпки.

Это «до вешки и обратно» повторялось до тех пор, пока крылья весел не начинали взмахивать безукоризненно, лопасти — проходить над водой идеально параллельно, а наша баржа — идти со скоростью, намеченной неумолимым бородачом Суйковским.

Когда-то Суйковский был старшим офицером крейсера «Рюрик». Не одно «морское» словечко прошептали мы в душе по его адресу. Зато позже… Но об этом и расскажем немного позже!

После тяжелого дня мы любили вечером собраться на баке «Воина», чтобы попеть и сплясать. Благодаря стараниям Саши Сигачева, нашего общего любимца и неизменного «капель-

дудкина», пели неплохо. Одна песня сменяла другую. Под «Калинку», как правило, пускались в пляс. Хорош в танце был Поленичко! А неистощимый на выдумки весельчак и балагур Коля Богданов всегда рассказывал что-нибудь смешное, умел изобразить в лицах какой-нибудь забавный эпизод. Никогда не унывающий парень, добрый товарищ, он умел поднять настроение друзей…

Наша летняя практика проходила между Петергофом — Ораниенбаумом и Кронштадтом. Дальше Большого Кронштадтского рейда не ходили, а о том, чтобы подняться на боевой корабль, могли только мечтать. Любовались линкором, крейсером и миноносцами лишь изредка, когда выпадало счастье побывать в Кронштадте.

Какое оно там, за Толбухиным маяком, море в Финском заливе? Что за неведомые острова рассыпались по его глади? Каков Гогланд — остров разбойников? Каково оно само, Балтийское море? Вот бы все узнать, увидеть… Об этом романтически мечталось в ночной тиши училища и, конечно, в удивительные, чарующие своей красотой ночи на Петергофском рейде.

Однажды в июне, вскоре после начала шлюпочного учения, на «Воине» взвился сигнал: «Шлюпкам немедленно возвратиться на корабль!» Каждая шлюпка подняла флажок: «Ясно вижу!», и все направились к кораблю.

Погода — почти штиль. Почему же возвращают шлюпки?.. Подошли к борту «Воина». Команда: «Все на подъем шлюпок!» Дружно взяв тросы талей на руки, притопывая в такт боцманской дудке, поочередно, за исключением рабочего барказа и вельбота, подняли гребные суда. Собрались в кубрике. Пришел наш «батя» — начальник курса А. П. Луковников и объявил, что весь третий курс отправляется на учебном судне «Комсомолец» в заграничный поход…

Известие ошеломляющее! Грянуло дружное «ур-ра-а!». Все обступили «батю». Посыпались вопросы.

— Ничего больше не знаю. Сейчас следует быстро собрать личные вещи, через полтора часа мы должны поездом отбыть в Ленинград. Экипировку получим в училище и послезавтра отправимся в Кронштадт, на «Комсомолец».

Пройдя школу «бати», мы умели выполнять приказания быстро, четко. В считанные минуты все было уложено. На барказе нас переправили на берег Гребной гавани. Оттуда, как по тревоге, быстрым шагом отправились на вокзал. Явились задолго до назначенного срока. Приехали в Ленинград, на Балтийский вокзал, в пешем строю дошли до училища. Притопали так быстро,

что сами удивились. А ведь отмахали полгорода…

Началась предпоходная суета: сдача вещей, получение новой экипировки, столовой посуды, различных пособий, денежного содержания, положенного в заграничном плавании, закупка личных предметов туалета. Самое главное, что каждый из нас приобрел, — это эмалевые значки с портретом Ленина.

Вскоре выяснилось, что в поход вокруг Скандинавии с заходом в норвежские порты, Мурманск и Архангельск отправляется отряд кораблей. Флагманским кораблем идет крейсер «Аврора», на котором кроме экипажа будут курсанты командного Военно-морского училища, вторым кораблем — учебное судно «Комсомолец», где помимо личного состава корабля будут курсанты Военно-морского инженерного училища и мы, «подготовиловцы».

По совету Владимира Алферова, нашего признанного поэта, драматурга, актера и удивительного рассказчика, и с позволения начальства в поисках русско-норвежских, русско-английских словарей и разговорников ринулись к букинистам. Увы, на нашу почти двухсотенную братию добыли всего лишь несколько экземпляров разговорников, и то неполных.

Наконец все получено, все пригнано и самим «батей» проверено у каждого. Пожитки сложены в морские, из брезента, чемоданы. Состоялся последний обед, приготовленный нашими коками на славу. Настроение — прекрасней не бывает!

После обеда мы сложили чемоданы на подводу и построились. Во главе с «батей» двинулись к Неве. Погода чудесная! Как только вышли из ворот 2-го Балтийского флотского экипажа, грянули:

Лейся, песнь моя,
Комсомольская,
Берегись, Антанта, мы едем на моря!..

Так, с песнями, дошли до Невы, погрузились на буксир и поплыли — с радужными надеждами быстро прибыть в Кронштадт и в полной уверенности, что, как только разместимся на «Комсомольце», сразу же выйдем в море и начнется наш первый в жизни поход. Да не просто поход, а заграничный…

Пока под руководством Саши Сигачева мы перебирали наш обширный песенный репертуар, буксир уже нацелился носом на ворота Кронштадтской гавани. На посту при входе в гавань поднят сигнал, разрешающий нашему буксиру войти в гавань.

Глаза ищут «Комсомолец»… Вот он, трехтрубный, с высокими, слегка отогнутыми назад мачтами, стоит у южной

стенки гавани. Неподалеку, у той же стенки, «Аврора». У бортов кораблей — баржи. Совсем не похоже, что корабли готовы к выходу… На их бортах лестницами (до восьмиметровой высоты) висят деревянные (как у маляров, когда они красят фасады домов) «беседки», и стоящие на них (по двое на каждой) матросы передают с «беседки» на «беседку» груженные флотским «чернослив» — углем — мешки и корзины. Вот так история… Облако угольной пыли в этот жаркий июльский безветренный день, плотно обняв корабли, не собиралось расставаться с ними.

Стройные обводы и высокие борта «Комсомольца», доселе казавшиеся нам если не красивейшими, то уж во всяком случае красивыми, на глазах теряли свою привлекательность. Когда наш буксир подошел к борту корабля, мы, пользуясь шторм-трапом, забрались на шкафут (средняя часть корабля). Построились на палубе. Встретил нас старший помощник командира корабля Апостоли. Он объявил:

— Размещаться будете в самом кормовом, восьмом, кубрике. Рады вашему прибытию, прошу устраиваться, а после ужина не откажите организовать в две смены погрузку угля. Смену производить через четыре часа. Завтра получите в заведование часть гребных судов, полуют и шкафут, один борт шканцев, помещения полуюта и кое-что еще для ухода за ними. — После этого он обратился к Луковникову и попросил иметь в виду, что кроме четвертого трюма курсантам придется грузить уголь и в третий, а может, и во второй: Надеюсь, курсанты, комсомольцы-добровольцы покажут всем пример. Прошу быть свободными.

Одетый во все белое, в белых перчатках, Апостоли легко взбежал по трапу и энергично зашагал в сторону бака (носовая часть корабля).

Уж на что наш курс был боевой, неробкий, виды видал и работы не боялся, но старпомовская тирада окатила всех будто холодным душем. Романтические иллюзии окончательно развеялись.

Нам предстояло поднимать уголь из трюмов барж вручную на большую высоту. К тому же мы не могли взять в толк: зачем грузить уголь в трюмы, да еще не изолированные от жилых помещений, куда угольной пыли набьется столько, что и за несколько дней не вычистишь, когда на корабле есть специальные угольные ямы, расположенные вокруг котельных отделений? Уж не собираемся ли мы перевозить уголь на Север?

Но служба есть служба. Девять дней и ночей грузили уголь в бездонные трюмы. Особенно трудно приходилось тогда, когда лежа, как шахтеры в шахтах, лопатой, а то и руками забивали уголь во все уголки под самый подволок (потолок) трюма,

угольной ямы, чтобы при качке сыпучий груз не мог свободно перемещаться и тем самым создавать опасные крены. Вначале, пока не приобрели нужных навыков, не было числа шишкам, ссадинам и другим «мелким повреждениям». Все мы кляли жаркую погоду. Пересохшая угольная пыль забиралась во все поры, хрустела на зубах, смешивалась с обильным потом. Одним словом, от чертей отличались лишь тогда, когда, сполоснув перед едой лицо и руки, на короткое время чуть-чуть светлели. Мыться как следует не было смысла, охоты, а порой и сил. Кое-как поев, спешили, не раздеваясь, вытянуться на палубе.

Да, нелегка ты, служба флотская!..

Вот когда пригодилась выработанная на занятиях греблей привычка к большой физической нагрузке. Хоть и трудно было, но, особенно в часы ночной прохлады, не умолкали шутки, веселил душу добрый розыгрыш, во время работы без перерыва играл духовой оркестр.

Наконец закончилась погрузка. Мы приняли столько угля, чтобы его хватило и нам, и «Авроре» на переход до Архангельска и не потребовалось на золото закупать у англичан. Вот почему нам пришлось попотеть девять суток. Теперь мы знали: своим трудом сэкономили для страны немало золотых рублей. От сознания этого и работа уже казалась не такой тяжелой.

Подошли к концу и хлопоты, связанные с приемом всех видов снабжения. Боцман забил свои кладовые шкиперским имуществом, краской и прочими необходимыми вещами. Весь корабль был самым тщательным образом вымыт. Шлюпочные паруса, брезентовые отвесы мостиков, коечных сеток, чехлы палубных механизмов и двух малокалиберных салютных пушек выстираны. Корабль был покрашен, надраен и стоял на рейде этаким морским франтом. Просто влюбиться можно!

Мы и были влюблены в нашего «Комсомольца». Все на корабле делали своими руками и гордились этим. Старые флотские служаки, видя наш труд, отношение к делу, признали комсомолию стоящими ребятами и «почти моряками».

Итак, завтра, после подъема флага, уходим в поход. Думы, волнения, нетерпеливое ожидание… Сегодня по сигналу «Корабль к смотру!» командир вместе со старпомом Апостоли и помощником — старым марсофлотцем, заставшим на флоте еще паруса, Василием Ефимовичем Калачевым осмотрели весь корабль, тщательно проверили, все ли подготовлено по-походному, закреплено и уложено на случай штормовой погоды.

Наконец-то наступило завтра! День выдался на загляденье погожий. Команды кораблей в белоснежных форменках, фуражках и бескозырках с белыми чехлами выстроились вдоль бортов. В

утренней тишине звонко звучат мелодии горнистов, сопровождающие торжественный подъем флага, который поднимает на флагштоке сигнальщик. Заколыхалось красное полотнище с белым диском солнца и его расходящимися лучами. Как красив флаг флота Революции!

Начальник Морских сил Балтийского моря Михаил Владимирович Викторов прошел на катере вдоль кораблей, на «Авроре» распрощался с командиром отряда, сказал команде добрые слова напутствия, пожелал счастливого плавания.

Дан отбой. Команда «Комсомольца» разошлась кто куда, в большинстве на бак — покурить, обменяться впечатлениями. Многие из нас в то время курили трубку. Особенно хороша была кривая трубка с колпачком у моего однокашника Мити Сухарева, до прихода в училище служившего на эскадренном миноносце. Сухарев первым заметил, что на рейдовом посту подняты позывные «Авроры» и сигнал «Добро».

— Сейчас будем сниматься с якоря! — радостно закричал Митя.

Действительно, прозвучали колокола громкого боя, заиграли горнисты, вахтенные засвистели в боцманские дудки. Послышались команды: «Большой сбор!», «По местам стоять, с якоря сниматься!». Все пришло в движение. Слышно было, как брашпиль выбирает якорь. Команды кораблей, уходящих в поход, выстроились на верхней палубе.

На соседних кораблях экипажи тоже в строю, на реях подняты сигналы: «Желаем счастливого плавания!» На главном сигнальном посту, расположенном на крыше штаба флота, взвился флажный сигнал: «Начальник Морских сил желает счастливого плавания, образцового выполнения задания».

На «Авроре» играет оркестр. Она медленно разворачивается и корабельным фарватером идет на запад, в море. В кильватер ей движется «Комсомолец».

Волнующие, торжественные минуты: корабли Красного Флота впервые в истории уходят в заграничное плавание. Мы, стоя в строю, смотрим, как постепенно отдаляются корабли на Большом рейде, кронштадтские форты и все меньше становится золотой купол кронштадтского собора.

Прошли затонувший у фарватера в 1919 году после атаки английских торпедных катеров крейсер «Олег» и вскоре разошлись на контркурсах с итальянским лидером эскадренных миноносцев «Мирабелло», следовавшим в Ленинград с визитом вежливости. У итальянцев команда построена на верхней палубе лицом к нам, как положено делать при встрече военных кораблей. То же самое и на наших кораблях. На вид «Мирабелло» скроен

ладно, но дымовые трубы хоть и не густо, а дымят. На военном корабле дыма быть не должно. «Аврора» спустила шары, обозначающие «степень» назначенного эскадренного хода. Отряд увеличил скорость до 14 узлов.

Почти все свободное время простаиваем па верхней палубе. Рассматриваем невысокие острова Родшер, Тютерс. К вечеру подошли к высящемуся посередине между берегами Финского залива скалистому острову Гогланд со взъерошенными лесистыми склонами хмурых холмов. Мрачная громада и вправду встала как разбойник на морской дороге.

Рассказывая нам об этом острове, Ганенфельд бросил за борт несколько серебряных монет. На наши удивленные расспросы ответил так:

— В далекие времена, пользуясь удобным расположением острова, тем, что из-за многочисленных мелей мореплаватели вынуждены были прокладывать свой курс вблизи его южной, оконечности, пираты успешно промышляли здесь грабежом. С тех пор существует поверье: надо задобрить Нептуна серебром, чтобы он избавил от разбойников, не дал заштилеть парусным кораблям. Поверье поверьем, а и теперь моряки, проходя Гогланд, бросают в море монеты.

Давно скрылся за кормой Гогланд, все чаще стали попадаться лайбы, шхуны, транспорты. Иные из них, забыв о морской вежливости, проходили, не салютуя советскому Военно-морскому флагу.

«Комсомолец» не был рассчитан на размещение столь значительного числа людей, поэтому мы спали не только в кубриках, но и на палубе, на люках грузовых трюмов и на верхней палубе. Нашему курсу разрешалось отдыхать, проводить занятия, а в ночное время и спать на кормовой надстройке полуюте. До чего же хорошо в тихую, непасмурную погоду отдыхать на полуюте! Лежишь и все-все видишь. Небо видишь, море видишь. Маяки. Огни на берегу. Встречные транспорты… Слышишь, как мерно буравят воду лопасти винтов, как она клокочет и пенится за кормой. Хорошо, что с тобою рядом — протяни руку и достанешь — сном праведников спят, намаявшись за день, твои друзья-товарищи, с которыми успел уже не один фунт соли съесть.

Утром увидели слева по курсу северную оконечность угрюмого острова Даго и огромный белый маяк. Стало быть, отряд уже выходил из Финского залива.

Через сутки корабли миновали южную оконечность шведского острова Готланд и направились к проливу Большой Бельт. Все чаще встречались иностранные транспорты. Они

вежливо салютовали нашему флагу. Только англичане упрямо не замечали нашего присутствия в море. Видно, не могли забыть, что в борьбе с Красным Балтийским флотом английский флот потерял в Финском заливе немало боевых кораблей и пришлось ему ретироваться.

Матросы же большинства торговых кораблей, особенно скандинавских стран, приветствовали нас, размахивая головными уборами, полотенцами и даже небольшими красными полотнищами.

Большой Бельт — самый глубоководный на Балтике пролив, к которому со всех направлений из Северного и Балтийского морей приходит множество кораблей. Между Германией и датскими островами снуют железнодорожные паромы, работающие, как известно, с точностью хорошо идущих часов. По узкому, извилистому фарватеру пролива одновременно движутся — навстречу друг другу или пересекая курсы — самые различные суда. Хотя на берегах пролива для обеспечения безопасности установлено множество маяков и отличительных знаков, все же плавание здесь требует от штурманов, командиров и капитанов большого искусства и выдержки.

Честно говоря, видя всю эту картину — пляску проблесковых огней на берегах и калейдоскоп ходовых огней на плывущих кораблях, — мы диву давались, как штурманы, командир корабля и вахтенные начальники во всем этом разбирались и наш отряд, не снижая скорости, уверенно двигался по запутанному лабиринту фарватера.

Выполняя обязанности рассыльных вахтенного начальника на ходовом мостике, мы прониклись уважением к штурманам, которые день и ночь на ногах, изредка накоротке прикорнут на кургузом диванчике штурманской рубки — и снова за дело… То пеленгуют приметные места на берегу, то по небесным светилам определяют место корабля в море. И так сутки за сутками в течение всего похода. Особенно полюбился нам старший штурман Дмитриев, слегка курносый, с окладистой бородой и удивительно выразительными глазами. Это был до мозга костей русский человек, никаких сил не жалеющий для пользы дела.

К утру пролив прошли. Заметно изменился цвет воды. Она приобрела серовато-голубоватый, а в Северном море — изумрудный оттенок.

Не за горами уже были норвежские фиорды, о которых все столько наслышались…

Мы с Николаем Овчинниковым устроили генеральную стирку рабочей одежды. Подошел Володя Перелыгин, многозначительно улыбнулся:

— Трудитесь? Молодцы! Хвалю за старание и интенсивную трату физической энергии. Но… я эту грязную работу поручил морю-океану… Через час прошу в кубрик, где будут демонстрироваться достижения находчивого ума и трудолюбие морской стихии!..

Через час — перед тем, как идти на вахту, — мы собрались в кубрике, где Володя проводил свой эксперимент и давал пояснения:

— Наша безмыльная стирка не требует физического труда. Нужны всего три вещи: десять метров тонкого линя (веревки) — раз, одни самые грязные рабочие штаны — два, один иллюминатор — три и, самое главное, — одна изобретательная голова. Уяснили?.. Чудесно! Прошу внимания!

Наш одессит был мастером на веселые штучки, и мы предвкушали интересное. Володя подошел к борту, жестом факира открыл иллюминатор и принялся с видом победителя тянуть из-за борта мокрый линь. Нам было странно видеть, как легко шел линь… Лицо «победителя» постепенно омрачалось тревогой. Наконец весь линь из-за борта был выбран, а на его конце вместо рабочих штанов болтались одни лохмотья. Все остальное размочалила вода и унесла с собой.

Мы дружно хохотали. Фокус не удался. Факир остался без штанов.

Ребята пошли на бак, откуда доносились песни и смех. К тем смешным историям, которые там обычно рассказывали, они могли теперь добавить еще одну. А я направился к узкому металлическому трапу, ведущему далеко вниз, туда, где были огромные котлы с горячими топками. Возле них вечно суетились черные от угольной пыли кочегары. Один котел был наш, комсомольский, за него отвечали курсанты. Мы несли здесь вахту, учились орудовать лопатой, ломом и прочим хотя и немудреным, но тяжелейшим инструментом. В поте лица учились держать пар на «марке» — на красной черте.

Старшина вахты — кочегар, участник Октябрьской революции, бывалый моряк, прослуживший на флоте более десятка лет, — встретил меня очень радушно. Он так пожал мне руку, что она хрустнула.

— А ну, комсомолия, подкорми топочку! — сказал он.

Я открыл дверцу — непривычный жар ударил в лицо — и принялся с размаха бросать огромной лопатой уголь в гудящую от вихревого пламени топку.

Это была моя первая вахта в котельной, поэтому я еще не знал толком, что и как надо делать.

— Не спеши, еще успеешь выдохнуться, — поучал кочегар. —

Равномерно сыпь, а то затушишь топку.

От духоты, пыли и непривычной работы я очень скоро почувствовал, что лопата с каждым броском становится все тяжелее…

— Смотри-ка, у тебя неплохо получается! — подбодрил меня старый «дух» (такое прозвище было раньше на флоте у кочегаров, видимо, потому, что они имели дело с огнем, да еще в корабельной «преисподней», и лица у них были черные, как у «нечистой силы»). — Но, видишь, пар все-таки под красную сполз… Надобно корочку надломить!

Я взял длинный тяжелый лом и, собрав все силы, какие у меня еще оставались, всадил его почти целиком под толстую корку спекшегося угля. Чтобы вытащить лом обратно, стал дергать его вверх-вниз, но корка не поддавалась. Навалился всем туловищем и повис на ломе, как на турнике, болтая ногами… Кочегар хохотал до слез. А я злился и на эту упрямую корку, и на свое неумение, и на слабые свои силенки, и на веселого старшину.

— Как звать-то?.. Говоришь, Володькой? — спросил он, размазывая слезы по щекам.

В конце концов я, глядя на него, тоже заулыбался. Он научил меня, как держать лом, как по маленькому кусочку отламывать от корки.

После смены, чертовски устав у котельной топки, я поднялся по трапу, вышел на верхнюю палубу, жадно вдохнул вкуснейший свежий воздух… На всю жизнь запомнилась мне первая вахта в походе у действующего котла, когда я на себе испытал всю тяжесть матросского труда. Навечно вошло в юношескую душу уважение к «духам», да и ко всем морякам.

На Балтике гор нет. Острова в Финском заливе в большинстве с невысокими берегами, покрытыми хвойным лесом, а многие даже голые — одни камни. Дания ее мы разглядывали, проходя Бельтом, — ровная, как стол, лишь кое-где невысокие холмы. Самыми крутыми оставались для нас Пулковские высоты, которые мы наблюдали из окна вагона, проезжая из Петергофа (ныне Петродворец) в Петроград. За исключением ребят с Дальнего Востока, Урала и Кавказа, большинству моих сверстников, кроме как на картинках, гор видеть не приходилось.

Представляете себе, как поразила нас огромная вышина будто из самого моря поднявшихся гранитных берегов Скандинавии? Выйдя в Атлантический океан, наш отряд стал держаться поближе к этим великолепным в своей мощи гранитным хребтам, испещренным долинами, которые переходили в клубки фиордов-шхер, откуда неожиданно, точно

из-под скалы, выскакивали рыболовные шхуны, появлялись паровые суда, казавшиеся на фоне высоких берегов малюсенькими скорлупками. Вот оно начиналось — то необычайное, неведомое, так долго ожидаемое, что несут человеку странствия…

Мы не заметили, когда вода стала голубее. Голубизну подчеркивали пенившиеся волны, возникавшие от движения корпуса корабля.

Океан дышал мерно. Да, да, именно дышал и на своей груди то плавно поднимал «Аврору», то медленно и осторожно опускал ее, а мы на «Комсомольце» как завороженные смотрели на нее. Однако любоваться всем этим нам пришлось недолго. Ветер крепчал. А потом, свистя по-разбойничьи в снастях, и вовсе начал лютовать: разворошил, раскачал океанскую гладь, гребни волн разукрасил космами водяных брызг. Мраморной пеной вскипела вода. Шторм! Еще находясь в Балтийском, море, при чудесной погоде, мы мечтали попасть в шторм, побороться со стихией, посмотреть, почем фунт лиха… То была романтика, а сейчас палуба уходит из-под ног, и ты летишь по ней, словно под гору бежишь. И тут же корабль встает на дыбы, и по палубе уже приходится карабкаться. Вознесенный огромной океанской волной, корабль с маху проваливается в бездну и от удара о воду весь содрогается. Есть где разгуляться водице: она заливает не только верхнюю палубу, но и мостик, все корабельные надстройки, хищные языки волн слизывают все, что ненадежно закреплено, — бочки, ящики. Чуть зазеваешься — и тебя смоет, как щепку. Разбойницы-волны, норовя заглянуть в грузовые трюмы, пытаются сорвать с крышек люков брезентовые чехлы. А высотой волны такие, что порою «Аврору» не видно, одни мачты торчат…

Человеку ой как муторно в такую погоду… Замотало так, что многие до изнеможения отдают дань Нептуну. Поистине правильно в народе говорят: «небо с овчинку покажется». Особенно несладко приходится кочегарам и машинистам. Временами чувствуешь, как нос «Комсомольца» упирается в водяную стену, задранная корма дрожит от работы обнаженных, с бешеной скоростью вращающихся гребных винтов…

Но вот минули штормовые день и ночь. Наутро полегчало.

Завтра — порт Берген. А сегодня па кораблях большая приборка. Находившийся на верхней палубе запас угля перегружен в угольные ямы. Все чистится, моется, скребется и драится самым тщательным образом и с полным усердием.

Мы отвечаем за полуют, стало быть, и приборка тоже наша. Старшина приборки курсант Военно-морского подготовительного

училища Капустин приказывает мне отправиться к помощнику командира Василию Ефимовичу Калачеву, взять у него записку и принести от боцмана зеленое мыло для мытья, краску и ветошь. Когда я обратился с этой просьбой к Василию Ефимовичу, он помрачнел:

— Что?.. Мыла ему требуется?! А почему с вечера не запасли? Нешто это порядок? Прибираться надо, а они еще только за мылом и ветошью бегать изволят! Держи записку и скажи своему старшине, что таких растяп не только в штурманскую рубку, но и в приличный гальюн пускать нельзя!

В обязанности помощника входили организация вахтенной службы (кроме машинной команды), наблюдение за содержанием наружного корпуса корабля, состоянием рангоута, гребных судов, за чистотой и порядком на верхней палубе и во внутренних помещениях.

Василий Ефимович был если не точной, то чрезвычайно близкой к оригиналу копией того самого «Чистоты Ивановича», которого так трогательно описал К. М. Станюкович в рассказе «Василий Иванович». День и ночь «Чистота Иванович» с завидной энергией гонял своих боцманят, всех, кто не был усерден в соблюдении флотских порядков. Бывало, расшумится и боцманские присказки выдаст… Но никто не обижался на старика. Все знали, что дороже флота у Василия Ефимовича ничего нет на свете и служит он флоту не за страх, а за совесть. Нет ничего для него радостнее, чем видеть, как салажата-комсомолята добрыми моряками становятся. А чтобы молодые поскорее флотскими стали, нужно с них строго спрашивать. И спрашивал Василий Ефимович не малой мерой…

Отряд приближается к Бергенским фиордам, врезающимся, точно огромные каналы, на многие мили в сушу. Корабельная приборка в полном разгаре. Давно уже, разведя зеленое мыло, вымыли окрашенную поверхность всей кормовой части корабля. Не один раз песочком протерли деревянную палубу. Вроде бы все в норме. Но, должно быть, потому, что здесь, в кормовой части, каждый входящий на борт получает первые впечатления о порядке на судне и все здесь должно выглядеть по-флотски красиво, Василию Ефимовичу всюду видятся огрехи.

— Борис! — приказывает Калачев Почиковскому. — Уложи как следует трос талей трап-балки!..

— Видали? — Борька лукаво подмигивает нам. — Свирепствует «морской волк»…

Наконец-то все, что натворил шторм, исправлено, устранено. Ходовой мостик, весь корабль сияет слепящей белизной брезентовых обвесов, шлюпочных чехлов, чехлов палубных

механизмов и тросовых вьюшек. «Комсомолец» готов к любому параду.

Корабли вошли в Бергенский фиорд, стиснутый высоченными горами, заросшими лесом. Идем временами как сквозь ущелье. Норвежцы со своих рыболовецких шхун радостно приветствуют нас, наш корабль, наш флаг.

Грянули выстрелы орудийного салюта «Авроры», «Салютом наций» (21 выстрел) отвечает береговая батарея. На наших кораблях команды построены на верхней палубе во фронт. Торжественны минуты салюта. Волнение сжимает горло. Мы — свидетели небывалого события: первого в мире салюта иностранной державы нашему Военно-морскому флагу, нашей Стране Советов!..

Еще один поворот корабля — и неожиданно перед нами открылись красивейшая бухта и расположенные амфитеатром город и порт. Городок небольшой, но радуют глаз почти бордового цвета черепичные крыши, приятной расцветки невысокие здания, уютно пристроившиеся под горой и на ее склонах. На рейде снуют моторные эллипсообразной формы боты со слегка загнутыми вверх носами и кормой. Множество яхт, точно лебеди, плавают по изумрудной глади бухты.

Маневр «постановка все вдруг, отдав левый якорь» отряд выполнил безукоризненно. Вывалены за борт трапы, выстрела для шлюпок, спущены на воду плавучие средства — у нас только гребные, а на «Авроре» еще и единственный в нашем отряде паровой катер с сияющей медной трубой.

Отряд встретили прибывшие из Христиании — так называлась тогда норвежская столица — представители нашего консульства и местного военного командования: они прибыли с визитом на «Аврору». Затем последовали ответные визиты командира отряда к местным гражданским и военным властям.

Перед увольнением на берег комиссар собрал команду. Он сказал:

— Честь советского флага нужно держать на высоте. Это вы и сами понимаете. На берегу всякое может быть.

Злобствующая буржуазная пресса еще задолго до нашего прибытия писала о нас всякие небылицы и гадости. Прибудут, мол, «варвары», матросы, привыкшие убивать и насильничать. Какой-то прохвост написал: «Мамаши, берегите своих дочек!» Вот ведь какие сукины сыны бывают на свете и до чего в своей злобе доходят! Помните: белого отребья в этих краях хватает… Ну а теперь можете увольняться на берег. Покажите, что значит моряк Красного Флота, каков он есть, советский человек!

— Увольняющимся на берег — построиться! — командует

вахтенный начальник.

Обходит строй и внимательно осматривает каждого дежурный по кораблю. Все в порядке. Брюки наглажены, форменки и чехлы фуражек сияют белизной, бляхи ремней надраены так, что, глядя в них, причесываться можно.

— Увольняющимся — на барказы!

Дробь каблуков молнией проносится по левому трапу.

В каждом барказе пятьдесят увольняющихся, восемнадцать гребцов и старшина-рулевой из дежурной смены. Гребут на славу.

Было это 15 июля. На портовой стенке, к которой мы приближаемся, изрядная толпа норвежцев. Некоторые приветливо машут руками. Немало и таких, кто смотрит не только с любопытством, но и настороженно, как бы ожидая, как поведут себя эти страшные советские, о которых пишут в газетах.

Вот толпа расступается перед высадившимися. Вот, радостно улыбаясь, подходит ко мне пожилой человек, очевидно, рабочий одной из шоколадных фабрик, которыми славится город. Он протягивает руку и крепко пожимает мою. Взволнованный, я достаю из-под отворота фланелевой рубахи значок с изображением Ильича и прикалываю его к пиджаку незнакомца.

— Ленин!.. Ленин!.. — послышалось из толпы окруживших нас норвежцев. К нам потянулись руки, чтобы получить дорогую реликвию.

Лед настороженности был сломан. Мы одаривали сувенирами старых и малых, молоденьких фрекен и вездесущих, как и у нас, ребятишек.

Мы видели, как бережно принимали от нас норвежцы эти эмалевые портретики Владимира Ильича. И поняли, как велика любовь к Ленину у тружеников всего мира.

Ленин открыл нам дорогу к сердцам норвежских рабочих, рыбаков.

Толпа уже рассыпалась на отдельные группки, каждая из которых окружила кого-нибудь из моих товарищей, сошедших на берег. Нас с жадностью расспрашивали о Советском Союзе. В разноязычном гомоне слышались норвежские, английские, немецкие, русские слова… Хотя и имелся у нас разговорник, но старинный, в нем многого и в помине не было. Сыскались рыбаки, которые не раз бывали еще в дореволюционное время в Мурманском порту. Они немного знали русский язык. С их помощью, а когда «заест», то пользуясь интернациональным языком жестов, знакомились мы со здешними людьми.

Считается, что суровая природа, постоянная борьба со стихией, борьба за средства пропитания и существования сделала норвежцев молчаливыми, речь их небыстрой, выражения чувств

— сдержанными. Но сегодня «холодный северный темперамент» заметно потеплел.

Окруженные ребятишками, наши маленькие группы, по два, по четыре человека, двинулись осматривать город. Неширокие улочки, убегавшие в горы от городской площади, лежавшей вблизи порта, сияли чистотой, мостовые вымощены гранитом и диабазом. Чистенькие дома, аккуратные, опрятно одетые люди.

Наши добровольные гиды, мальчишки, повели нас первым делом на центральную площадь, где расположены банк, контора для обмена иностранной валюты, ратуша, городские учреждения, костел и полицейское управление. После осмотра площади дотошные ребята показали нам несколько магазинов, где продают трубки, табак, норвежские с наборными рукоятками ножи и — от фибрового чемодана до традиционного синего свитера — все необходимое для экипировки моряков, уходящих в далекое плавание.

Изрядно помотавшись по улочкам, скверам, добрели мы по самой широкой улице до подножия горы. По ее склону от здания, перед которым мы стояли, полз вверх вагончик, похожий на конку. Ему навстречу на канате спускался другой. Из здания станции вышла группа наших матросов.

— Чего удивляетесь! — окликнул нас один. — Это, как у нас в Нижнем Новгороде, канатная дорога. Платите десять ериков, смело садитесь и поезжайте. Сверху такая красотища открывается — неохота спускаться!

Шагаем внутрь здания. Собрав с каждого из нас по монетке, «гиды» закупают билеты. И вот после некоторого ожидания мы в вагоне, в котором могло бы поместиться десятка два человек. Ползем вверх. Поднялись. И впрямь открылся чудесный вид. Внизу огромная бухта, окруженная высокими горами. Малахитовая вода изумительно прозрачна. На ее глади очень эффектно выглядят наши корабли с развевающимися большими парадными кормовыми флагами. Вокруг кораблей водят хоровод белоснежные яхты. На берегу справа дымят фабричные трубы. Вдаль уходят горы.

Там, где мы остановились, раскинулось широкое плато, поросшее луговыми травами. Тишина. Теплынь. Просто благодать! Люди загорают, занимаются гимнастикой, бегают, гоняют футбольный мяч, а иные, устроившись поудобнее, читают.

Мальчишки затащили нас на импровизированную, спортивную площадку, где упражнялись молодые норвежцы, любители легкой атлетики. Сюда же «подгребли» еще несколько групп наших ребят, собралось человек пятнадцать. Был здесь и старшина нашего 33-го класса Саша Сторожёнко, отличный

гимнаст. Смотрим, подошел Саша к норвежцу, только что толкнувшему ядро, и жестом просит разрешения попробовать. Ну, дела! Сроду ядром не занимался, а сейчас… сраму не оберешься! Саша смело взял ядро и, хотя мешал клеш, сумел послать ядро на отметку, близкую к норвежской.

— Рашен — гуд! Гуд! — послышались возгласы.

— Саша, не подкачай! — подбадривали мы Сторожёнко.

Состязание шло на равных. Хозяева стали любезно приглашать нас принять участие в их тренировках.

Незаметно пролетело время, и, не спохватись вовремя один из нас, не смогли бы мы обзавестись трубками, табачком, норвежскими ножами и уж наверняка остались бы без ужина.

Словом, запасшись всем перечисленным и добавив еще по изрядному пакету какао, едва успели на последний барказ.

Сразу же по прибытии наши корабли были окружены шлюпками, мотоботами. Норвежцы с видимым удовольствием слушали музыку замечательного морского оркестра, хоровые песни. В иные вечера — норвежцы на воде, на шлюпках, а мы на баке — вместе распевали наши песни. Особенно им нравились «Калинва» и «Метелица».

На кораблях побывали тысячи норвежцев. Трудовой народ добирался на наших барказах, позажиточнее — на собственных мотоботах. Кроме машинного отделения, кочегарок и артиллерийских погребов, осматривали все. Пробовали и хвалили наш флотский харч.

Удивлялись порядку на корабле, свободе и простоте отношений между начальниками и подчиненными. Все было противоположно тому, что писала до нашего прихода буржуазная пресса.

Не один из побывавших на борту норвежских коммунистов с восторгом говорил нам примерно так:

— Большинство населения города, видя одетых в прекрасную форму матросов, их безукоризненное поведение, вежливое обращение, восторгается вами. Вы нам, коммунистам, своим прибытием очень помогли в партийной работе, в борьбе за помощь первому в мире государству рабочих и крестьян.

Авроровцы передали, что наш полпред Александра Михайловна Коллонтай, будучи у них, дала самую высокую оценку нашему пребыванию в Бергене. Она сказала: — Вы совершили чудо. Уже через сутки после вашего прибытия даже лютующая печать и та вынуждена была писать о прекрасном состоянии кораблей, великолепной военной выправке и безупречном поведении экипажей.

Газеты писали: «Красные матросы злачных мест не посещают,

с девицами вольного поведения время не проводят, драк не затевают. Лучшие друзья русских — норвежские ребятишки, в окружении которых матросы проводят время, совершая прогулки по городу».

На «Авроре» А. М. Коллонтай по поручению Советского правительства вручила орден Красного Знамени некоторым курсантам командного Военно-морского училища, проявившим отвагу на форту Павел (в Кронштадте) в 1923 году.

По-дружески встречали нас бергенцы. Наша, хотя и наспех сколоченная, футбольная команда обыграла местную. После матча обе команды вместе сфотографировались.

На третий день нашего пребывания флагман назначил гребные гонки шлюпок всех категорий — от шестерки и выше.

Самой ходкой на «Комсомольце» была командирская гичка (восьмивесельная шлюпка, имевшая, как и вельбот, распашные весла), на которой гребцами были мы, курсанты, во главе с загребным Сашей Стороженко, а командиром — Василий Ефимович Калачев. Еще с вечера мы приготовили гичку, приподняли ее на талях над водой, чтобы не намокала.

Гонки должны были состояться после подъема флага. К этому моменту невдалеке от кораблей на своих шлюпках собралось немало норвежцев.

Между собой мы уговорились, что по сигналу побудки все побежим к шлюпбалкам, на которых висит за бортом гичка, спустим ее на воду, еще раз проверим упоры для ног, наведем последний флотский лоск.

Не успел прозвучать сигнал побудки, как мы стремглав бросились на полуют к шлюпбалкам. И тут нашему удивлению не было границ: гичка оказалась уже спущенной на воду. В ней наводил порядок сам милейший Василий Ефимович… Увидев нас, он заворчал:

— Купчего прибежали ни свет ни заря? Чего?! По расписанию всем койки вязать положено, умываться и чаевничать, а вы сюда прискакали! Это хорошо, что о шлюпке беспокоитесь, это по-матросски… Однако нечего вам тут прохлаждаться, без вас все будет сделано в аккурате. Марш чай пить!

…Все шлюпки собрались на правом траверзе «Авроры». Со старта они должны были уходить по категориям: сначала вельботы, за ними шестерки, затем гребные катера и последними барказы — «гребные дредноуты», как в шутку мы их называли.

Наша категория шлюпок стартует первой. На вельботах опытнейшие, сильные гребцы, особенно на вельботе № 1 с «Авроры», где гребцами пушкари-комендоры. Им было нипочем на артиллерийских учениях часами кидать тяжелые — около 30

килограммов — снаряды на зарядном станке. Да и другие команды в слабосильных не числятся.

— Приготовиться!

— Вёсла… — все занесли весла лопастями в нос, — …на воду!

Грянул пушечный выстрел, и началась красивейшая в своей стремительности гонка. Темп гребли как на академических лодках. Мы чуть-чуть замешкались на старте.

Этим воспользовались авроровцы и почти па корпус вырвались вперед.

— Навались! — покрикивает Василий Ефимович, веничком обрызгивая нас забортной водой.

Жмем что есть духу, от напряжения свинцом наливаются руки. Похоже, что нагоняем. Темп бешеный: кажется, вот-вот весло вывалится из рук. Приближаемся к «Комсомольцу». Вся команда на правом борту. Сотни голосов кричат:

— Навались!.. Навались!.. Жми, комсомольцы!

Ага, достали все-таки авроровцев. Теперь уже идем вровень с ними. Попеременно — то они, то мы — вырываемся вперед.

Наконец-то пришло, как говорят спортсмены, второе дыхание. Дышать стало легче, мышцы рук освободились от свинцовой тяжести, стали упругими. Наваливаемся как будто меньше, а гичка летит ласточкой.

Все решит поворот, который нужно сделать, огибая корму «Комсомольца». Кто совершит этот поворот на меньшей циркуляции, тот и вырвется вперед.

Прошли нос. Промелькнула середина корабля. Василий Ефимович сидит на корме. Наклоняясь всем корпусом в такт нашим гребкам, покрикивает:

— Навались, орлы! Мы этих пушкарей без усов оставим, жми что есть мочи!

Но что это? Наша гичка несется прямо под корму корабля. Ведь сейчас мы обломаем о корабль лопасти весел правого борта, а если этого и не произойдет, то вместе с веслами вылетим к чертовой бабушке!.. И вдруг слышим:

— Правый борт, весла по борту! Нагнись!

Машинально молниеносно исполняем команду. Громада кормового подзора мгновенно нависла над нами. Гичка, круто развернувшись вправо, выскочила из-под корабельной кормы.

— Правый борт, на воду! Греби, чтоб позвонки хрустели! — весело приказывает наш командир.

Хоть и азартный, рисковый, но замечательный нага Василий Ефимович!..

На повороте гичка вырвалась далеко вперед, и теперь уж мы

своего первенства не уступим!

На «Комсомольце» творится что-то невообразимое. Кричат: «Ура!!!», «Молодцы!!!». Коки вместе с рабочими по камбузу выбежали на палубу, колотят в пустые медные кастрюли, противни (такое во время гонок разрешалось).

Что-то кричат со своих шлюпок норвежцы. Что — непонятно, но, наверное, в спортивном азарте подбадривают.

— Рванем еще! — командует Саша. — Грести на класс!

Жмем во всю молодецкую силу. Все весла, как одно, взмахивают, словно крылья чайки, изгибаются в дугу. В гребке отваливаемся на спину так, что голов почти не видно.

Прошли корму «Авроры», с борта которой несутся аплодисменты. Аплодируют и опять что-то кричат с катеров и шлюпок норвежцы. Гичка бурно финиширует. С сигнального мостика отмашка флажком. Мы приходим первыми. Оркестр играет туш.

— Суши весла! — командует счастливейший из счастливых Василий Ефимович. Добрейшая улыбка сияет на его бесхитростном лице.

Взмок Ефимыч не меньше, чем гребцы, которые готовы нести его на руках, качать. Но, увы, на шлюпке этого не сделаешь. В наших глазах и восхищение, и благодарность. Не будь его, наверняка мы первыми не пришли бы.

Пряча в усы довольную ухмылку, Ефимыч спокойным голосом произносит:

— А ребята вы вроде ничего, и толк из вас, кажется, выйдет, коль всегда на службе, как на этой гонке, стараться будете. Ну а вообще, вы у меня молодец к молодцу, прямо хоть вторую порцию компота выдавай!.. Загребной, что ты плохо смотришь?.. Гляди, на «Авроре» наши позывные подняты и еще сигнал какой-то…

— «Ферт», «он», «он», «буки»!.. — кричит Фролов.

— Живей поднять флажок «Ясно вижу!». Давай шлюпочную книгу, разберем значение сигнала…

Ефимыч читает вслух:

— «Флагман объявляет особую благодарность за отличную греблю».

— Весла на валек!

Как только свечами застыли весла гички, на «Авроре» спустили сигнал.

— Суши весла!

Мы опустили весла, держа их горизонтально над водой.

— Весла по борту!

Опустили весла вдоль бортов гички. И стали теперь уже зрителями увлекательного зрелища — гонки гребных катеров.

Комсомольский катер под четырнадцатым номером, укомплектованный «подготовиловцами», тоже отличился, победив в своей категории шлюпок.

После гонок каждый призер получил жетон согласно занятому месту, а командира нашего корабля флагман наградил серебряным портсигаром. После этой церемонии все шлюпки возвратились на свои корабли.

В кубрике победителей гонок встретили отменно. Только мы стали спускаться по трапу с верхней палубы, как Николай Богданов, удивительно похоже подражая голосу старшего корабельного боцмана, скомандовал:

— Встать, смирно! — И браво отрапортовал: — Товарищи призеры! В кубрике порядок, столы накрыты, чемпионский обед готов. Прошу к столу!

Шумовой оркестр ложками выбивал на алюминиевых мисках такты «Встречного марша». Импровизированный хор под управлением Саши Сигачева речитативом выводил:

— «Тра-фаль-гар, Цу-си-ма и Ют-ланд-ский бой! Тра-фаль-гар, Цу-сима и Ют-ландский бой!..»

Среди всеобщего веселья никто не заметил, как вошел Луковников. От неожиданности Николай застыл в позе Швейка, с рукой, приложенной к «пустой», без фуражки, голове. Сцена была столь комичной, что «батя» заулыбался. Не могли удержаться от смеха и мы, его питомцы.

— Ишь как вас, победителей, торжественно встречают друзья-товарищи! Аж на всем рейде слышно, и фитиль от командира корабля наверняка обеспечен… Хвалю, не подкачали. Но вы то что, самое главное — Василий Ефимович. Тряхнул стариной, ловко вывел вас па приз! Я его на радостях обнял. А вы поблагодарить старика не забыли?.. Правильно сделали, что спасибо сказали, утешили его душу, пекущуюся о молодежи флотской!

…Дни стоянки истекали. Вечером на стенке гавани мы трогательно, прощались с норвежцами. А утром 19 июля, сопровождаемый многочисленными мотоботами, наш отряд вышел из Бергенского порта.

Корабли постепенно развили полный эскадренный ход, мотоботы стали отставать. И вот уже не видны бергенцы, махавшие нам на прощание руками.

Дошли, сопровождаемые стаями дельфинов, до Лофонтенских островов. Было странно видеть, как солнечный диск упрямо не хотел погружаться в море и, коснувшись горизонта, стал снова медленно-медленно подниматься.

Чудесная картина! Справа — темные силуэты островов, а

слева незаходящее солнце, дорожкой отражающееся от океанской глади.

Ритмичен пульс трудовой корабельной жизни. Через каждые четыре часа сменяются вахты. Мы, курсанты, несем вахты в машинном отделении, у котлов, вспомогательных механизмов, на сигнальном мостике, в рулевой рубке, словом, везде, где трудится краснофлотец. Службу несем вровень со штатным экипажем. Практически познаем нелегкий труд моряков. Чтобы стать хорошим морским командиром, надо знать не только технику, но и труд подчиненных. Это замечательное и мудрое правило стало у нас на флоте законом.

В походе на кораблях работали школы первой и второй ступени, в которых краснофлотцы и младшие командиры приобретали необходимые знания. За время похода более сорока наиболее активных комсомольцев были приняты в партию.

Милю за милей отмеривал корабль, держа путь на север. Однажды несший службу на верхней палубе Сергей Тихонов крикнул в наш кубрик:

— Ребята! На горизонте киты!

Мигом все очутились на верхней палубе, забрались повыше на надстройки, чтобы дальше было видно. И впрямь! Слева из воды появляются фонтанчики. Один, два, три, четыре… Фонтанчики приближаются к нашему отряду. Видать, целое семейство китов, привлеченное шумом корабельных винтов, спешит удовлетворить свое любопытство. Временами вместе с фонтанчиками видны темные спины морских исполинов. Два из них, очевидно наиболее смелые, подошли поближе, до них каких-нибудь 300–400 метров. Взметнув раза два свои фонтанчики, они отвернули и постепенно скрылись вдали.

Подходим к северной оконечности Европы — мысу Нордкап. Ощутимо посвежело. Без бушлата на верхнюю палубу не выйти!

Угрюм и безлюден Нордкап. И море пустынно: редко-редко увидишь трудягу — рыболовецкий траулер под норвежским, английским или голландским флагом… Наши траулеры совсем не встречаются.

Отряд движется в восточном направлении, держа курс на Кольский залив. Идем суровым Ледовитым океаном. С корабля виден гранитный голый, почти без растительности, берег.

В Кольском заливе стали на якорь неподалеку от Мурманского порта. Собственно говоря, города и порта, как таковых, не было. Интервенты англичане и американцы, — уходя, разрушили, сожгли все, что только смогли. От города, построенного в годы первой мировой войны, почти ничего не осталось. Жители заново возвели деревянные постройки. Весь

город деревянный, с незамощенными улицами. Портовые причалы, как правило, без крытых складов, без портовых кранов. Жителей и десяти тысяч не наберется.

Наш приход стал здесь большим праздником. Почти все жители Мурманска побывали на кораблях. На берегу провели несколько вечеров смычки с горожанами, с комсомольской организацией, насчитывавшей в своих рядах более шестисот человек. Играл духовой оркестр отряда, выступала корабельная самодеятельность. Веселились, соскучившись по родным местам и голосам, от всей души.

Все было бы хорошо, но заели нас комары. Не комары, а доселе не виданные, здоровенные комарищи. Они атаковали нас тучами, выжили с верхней палубы, вынудили спать в изнуряющей жаре — в кубриках с задраенными иллюминаторами, без какой-либо вентиляции. Да и там от них не было спасения. Особенно доставалось нам во время перегрузки угля из трюмов «Комсомольца» на «Аврору». Жара стояла невыносимая, все работали полураздетые, пот лил ручьями, а комариной армаде — раздолье…

Закончив угольный аврал, успели побывать в Александровском (ныне город Полярный), где в то время располагалась замечательная биологическая станция, в аквариумах которой обитали все виды моллюсков, медуз, морских ежей и рыб северных морских широт. Каких только расцветок и форм подводного мира тут не было! Несчетное число…

В Мурманске на второй день после нашего прихода туда я «отличился» так, что вполне мог заработать несколько суток гауптвахты… В свободное время, желая познакомиться с городом и его окрестностями, составили мы под предводительством командира отделения Али Фролова команду и на гребном катере отправились в Мурманский порт. Добраться до порта нам, четырнадцати гребцам с загребным Сашей Стороженко, было нехитрым делом. Быстро ошвартовались у стенки. Кто-то из нас, пока все осматривают город, должен был остаться на катере для охраны дневальным. Кто же? И вдруг Миша Романов, художник, с которым мы часто коротали часы над выпуском стенной газеты, предложил:

— Пусть дневальным останется тот, кто во время гребли «поймал леща».

Этим «поймавшим леща» был я! По моей оплошности в конце гребка лопасть весла застряла в воде. Из-за этого спутались весла еще нескольких гребцов. Сконфузился я — больше некуда: все правильно.

Ребята это предложение дружно поддержали. Обидно, конечно! Да что поделаешь: сам виноват.

Все ушли. Солнышко припекало нещадно. Надоело сидеть в катере… Закрепив, как положено, весла, уложив уключины, привязал к банкам рангоут с парусами и выбрался на стенку порта, территория которого была сплошь завалена многопудовыми тюками египетского хлопка. Увлекся зрелищем работы портовых грузчиков. Сноровисто, слаженно работали люди. Одно загляденье! Всегда душа человека радуется, когда он видит красивый труд, незаурядную мощь.

Насмотревшись вдоволь, пошел бродить по причалам. Дошел до железнодорожной станции. Одним словом, когда часа через два я вернулся к тому месту, где на носовом и кормовом фалинях (пеньковых тросах) был закреплен наш катер, то ужаснулся и никак не мог понять, что же здесь за это время произошло… Катер был не на плаву, а висел на фалинях, накренившись так, что бочонок для пресной воды, деревянные черпаки для откачки, весла, рангоут — все вот-вот могло полететь за борт. При виде такой картины я оцепенел, весь взмок, сердце бешено застучало. Пытаюсь развязать фалинь, но узел затянуло так крепко, что с моими силенками тут не управиться. Что делать? Беда неминуема. Дергаю то один, то другой фалинь — толку никакого. В полном отчаянии мечусь по стенке и вдруг слышу голос:

— Ты чего это, паря, бегаешь по стенке, точно рысь в клетке.

Повернулся — вижу: двое грузчиков отдыхают на тюках.

— Беда у меня, помогите! — кричу изо всех сил. — Шлюпка висит, сейчас из нее все вывалится!

Двое богатырского роста грузчиков, не торопясь, поднялись, подошли. Поняв, в чем дело, рассмеялись, быстро забрались в катер, взялись за ходовые концы фалиней, поднатужились, разом дернули, и не успел я опомниться, как катер с громким всплеском плюхнулся на воду, а мои спасители, закрепив фалини, выбрались на стенку.

— Какой же ты моряк, ежели не знаешь, что при отдаче швартовы нужно потравливать?! Тебе не на море-океане плавать, а в паршивом пруду, высказался один из них.

— Чего стоишь как пень немой?! Если ты приставлен к делу, то нечего по морю шляться. Какой же ты есть дисциплинированный, справный моряк, коли самовольничаешь, уходишь со своего поста! Сигай в свою посудину, проверь, все ли целехонько, и сиди, пока тебя не сменят, — строго проговорил другой, видно постарше, с легкой проседью в бороде.

— Смотри в оба, рот не разевай, вовремя концы потравливай. Прилив начнется, стало быть, швартовы ослабнут, значит,

подбирать их время пришло, — наставительно, с язвинкой добавил первый.

Уши у меня горели. Забрался я в шлюпку и уж до прихода ребят никуда из нее не выходил…

Пробыли мы в Мурманске шесть дней. Накупавшись вволю в озере, вдоволь испив на берегу только моряками ценимой, вкуснейшей, прохладной, не пахнущей трюмным железом воды, после прощального вечера-смычки с мурманской молодежью отбыли в Архангельск.

Из-за большой осадки корабли не смогли воспользоваться северодвинским фарватером, а стали на якорь неподалеку от острова Мудьюг. Этот остров в годы интервенции приобрел печальную известность: там терзали, мучили, вешали и расстреливали комиссаров, большевиков, матросов, красноармейцев, не щадили женщин и детей.

Тут, на рейде, нам предстояло в еще более короткие, чем в Кронштадте, сроки вновь набить все трюмы «Комсомольца» угольком, запастись провиантом и всем, что требуется в походной жизни.

Посещали Архангельск поочередно, в несколько смен. Гидрографическое судно утром, после подъема флага, приняв на борт увольняющихся, уходило в Архангельск. Там в нашем распоряжении было часов восемь — десять. Возвращались поздно ночью на том же судне.

Архангелогородцы в знак дружбы подарили экипажу «Комсомольца» презабавного совсем маленького медвежонка. Мишка сразу же стал всеобщим любимцем, на удивление быстро освоился с корабельной жизнью, твердо усвоил распорядок дня… Не успеет горнист сыграть сигнал «Команде обедать!», мишка уже у камбуза, и ему первому коки дают остуженный добротный кусок вареного мяса. Перекусив, маленький топтыгин спускается с верхней палубы и начинает шастать по всем кубрикам. Когда мы принимаемся уже за компот, пожалуйте является в наш восьмой кубрик, дальше которого, кроме кормы, уже ничего нет…

Как-то раз дневальный Андрей Крестовский, увидев медведя, с самым серьезным видом на весь кубрик громко объявил:

— Михаил Соловьев! К вам брат прибыл!

— Какой брат, никакого брата у меня нет. А если бы и был, то пешком по воде на рейд не притопаешь…

— Я вам говорю: принимайте гостя!

И в самом деле, мишка ковылял к Соловьеву, сидевшему на крышке грузового люка.

Недаром в народе говорят: дети и звери доброго человека всегда чувствуют. Видать, не случайно медвежонок притопал к

Соловьеву!

7 августа, почти месяц спустя после начала похода, корабли снялись с якоря у острова Мудьюг и направились в обратный путь. Обратным рейсом наш отряд от Архангельска должен был зайти в норвежский порт Тронхейм, а оттуда, уже без захода куда-либо, возвратиться в Кронштадт.

При подходе к горлу Белого моря погода стала портиться. А потом и совсем заштормило. Похолодало, пошли дождевые и туманные заряды. Корабли мотало, что скорлупки.

Нравилось мне нести вахту в машинном отделении у действующих механизмов. Но во время шторма там было очень тяжело. Световые люки все задраены, двери на переборках наглухо закрыты. Вентиляция — через вентиляционные раструбы, которые развернуты так, чтобы их не заливало и сквозь них морская вода не попадала в машинное отделение. А температура там выше сорока градусов. От пара, перегретого машинного масла, трюмных испарений воздух спертый, дышать нечем. Качает так, что на ногах трудно устоять. Того и гляди либо под шатун машины угодишь, либо пальцами в работающий механизм ткнешься. Особенно тошно в коридор-вале, сквозь который проходит вал главной машины, лежащий на многих подшипниках. Каждый из них смазывается маслом и охлаждается водой. Нести вахту у подшипников в этом коридоре, где пролезать приходится, согнувшись в три погибели, и куда нет никакого притока свежего воздуха, адски тяжело.

Обслуживание действующих механизмов и в нормальных-то условиях требует от машинистов большой физической силы, ловкости и выносливости. А уж в штормовых и говорить нечего. Им приходилось проявлять максимум изобретательности и сноровки, чтобы вовремя смазывать подшипники и все, что требует смазки, регулировать обороты машины, особенно в те моменты, когда от качки обнажаются гребные винты.

Почти весь обратный путь мы боролись со штормом. Чем ближе подходили к меридиану Нордкапа, тем сильное становился шторм. А как только стихия чуть утихала, на корабле проводились аварийные учения по борьбе с пожаром, с водой. Руки себе пообдирали, учась заделывать пробоины, накладывать пластыри. Командиры настойчиво добивались от нас, чтобы мы поняли: тяжело в учении — легко в бою.

По молодости лет мы, конечно, ворчали. Только позже стали понимать пользу такой учебы. Особенно пригодилась суровая школа подготовки экипажей для действий в сложных условиях во время Великой Отечественной войны.

Вскоре отряд вошел в норвежские шхеры и стал продвигаться

фиордами, тянущимися почти через всю Норвегию по меридиану. Теперь уж нам до погоды было мало дела: в фиордах тишь и благодать! Но штурманам и командирам доставалось и здесь: очень непросто вовремя разобраться в хитросплетении фарватеров, омывающих тысячи островов, найти именно тот, который ведет к цели. И днем-то задача ой какая нелегкая, а ночью во сто крат тяжелее. Шли без лоцманов, не по проторенным дорожкам, но уверенно, без помех благодаря высокой мореходной культуре, образцовой штурманской подготовке, чем всегда славился и славится флот нашей державы.

Чем южнее, тем живописнее становятся берега, тем больше на них леса, тем чаще проходим мимо маленьких — всего в несколько домиков — рыбацких поселков, тем больше встречаем суденышек, либо уходящих на рыбный промысел, либо возвращающихся с уловом.

Главный фарватер расположен так далеко в глубине суши, что никакое дыхание моря — даже в самый свирепый шторм — сюда не доходит. В солнечный день в зеркальной глади воды горы отражаются особенно красиво. Этим пейзажем можно любоваться часами.

12 августа отряд стал на рейде Тронхейма. Снова, как и в Бергене, встретили нас представители советского полпредства. Наши корабли окружили моторные катера и шлюпки, переполненные людьми.

Тронхейм расположен в долине живописной реки. В городе много фабрик и заводов. В гавани, на стенке, к которой подходили наши шлюпки, собралась огромная толпа. Нас приветствовали радостно. Никакой отчужденности, никакой настороженности! Среди встречающих много рабочих, коммунистов. Крепкие рукопожатия, расспросы, только успевай отвечать…

Местные коммунисты пригласили нас в клуб. Строем, под оркестр, с песнями более трехсот моряков отряда прошли в рабочий клуб. На улицах опять толпы, во всех раскрытых окнах улыбающиеся лица.

На торжественном собрании звучали речи с горячими взаимными приветствиями. Потом начался концерт. Гром аплодисментов раздавался после каждой песни, исполненной нами. Пели мы в самом деле с необычайным подъемом. Закончился замечательный вечер пением «Интернационала». Все встали и, крепко взявшись за руки, запели. Полились мощные звуки пролетарского гимна, гимна верности интернациональной дружбе.

В день футбольного состязания, о котором уговорились,

двинулись на стадион. Вновь прошли через весь город, опять под оркестр, но теперь уже в еще большем составе, чем первый раз.

На футбольном поле нашим футболистам досталось основательно. Решив взять реванш за поражение в Бергене, норвежцы усилили свою команду несколькими игроками сборной страны и, разумеется, выиграли матч о крупным счетом. После окончания, дружно обнявшись, обе команды опять сфотографировались. Нашим игрокам норвежцы вручили памятные подарки.

Свое дружеское расположение норвежцы выражали во всем. Например, в витринах многих магазинов висели плакаты: «Заходите, здесь говорят по-русски».

В первый день увольнения, обойдя почти весь город, осмотрев магазины, где продавались различные морские сувениры, показавшиеся нам еще более интересными, чем в Бергене, мы впятером — Овчинников, Перелыгин, Алферов, еще один «подготовиловец», чью фамилию не упомнил (звали его Виктором), и я, — проголодавшись, стали искать, где бы пообедать. На площади, недалеко от рыбного базара, понравился нам уютный ресторанчик. Зашли.

Сразу к столику приблизился официант, подал меню на норвежском языке. Как же нам быть? Догадливый официант принес второй экземпляр — на английском. Это уже легче, теперь разберемся! Заказали кушанья почти наугад.

К нашему удивлению, официант принес нам порядочных размеров стеклянную вазу с отменным горячим картофелем. Все недоуменно переглянулись. Шепчем Алферову, который объяснялся с официантом:

— Ты что заказал?! Зачем нам картошка, ее и на корабле хватает.

Тем временем официант принес вместительные фарфоровые чашки с ароматным, чистым, как слеза бульоном и высокую вазу с высушенными тонкими лепешками. Из таких у нас дома нарезают лапшу. Надо начинать обед, а хлеба не дают… Пришлось командировать Николая в булочную, что через два дома. Он явился обратно довольно быстро, но притащил вместо хлеба каравай с изюмом, похожий на наш кулич. Оказывается, у норвежцев хлеб слишком дорогой, поэтому едят его мало. К обеду подают жареную картошку и тонюсенькие лепешки. Булочных нет. А в кондитерских продают сдобные булки, торты, пирожные.

К удивлению присутствующих норвежцев, мы разрешали сдобный хлеб и с аппетитом приступили к обеду.

Бульон был уничтожен вмиг. Официант поставил на столик блюдо, заполненное кусками отменно приготовленного мяса —

опять-таки с картошкой, но на этот раз жареной. Запили обед кофе с молоком, доели «кулич» и насытились вдосталь. Получив счет и заплатив относительно небольшую сумму, отправились продолжать осмотр города.

Общение со здешними людьми нас радовало, а иногда и до глубины души трогало. Но время бежало неумолимо быстро. Наступил и час расставания.

Службу дежурных гребцов опять несла наша смена, и мы смогли увидеть еще раз, как прощались с советскими кораблями толпы норвежцев. Рукопожатия, объятия и даже слезы…

Но вот отошел последний барказ. Гребем к кораблям. Все дальше и дальше стенка порта. Люди не расходятся. Они с берега, мы с барказа машем друг другу кепками, бескозырками, платочками, шляпами, символически сжатыми в крепком пожатии руками.

До свидания, Норвегия! До свидания, дорогие новые друзья!

Начался последний этап дальнего похода. Все мы заметно возмужали, попривыкли к неспокойному морю-океану, легче стали переносить его штормовую трепку.

Наступила моя очередь заступить на вахту рулевым, вернее, «подручным» рулевого, то есть нести вахту вместе со штатным корабельным рулевым.

Погода стояла спокойная, а если временами ветер и набирал силу, то довольно несложно было определить, какое надо придать положение рулю, чтобы корабль удерживался на заданном курсе. Старший рулевой Петр Киселев терпеливо посвящал меня в премудрости своего искусства.

— На руле! — раздается голос вахтенного начальника.

— Есть, на руле!

— Не рыскать, точнее держать в кильватер «Авроры», держать ее мачты в створе!

— Есть, держать в створе! — за меня, старательно работающего штурвалом, отвечает Киселев. И тут же выговаривает: — Куда ты, голова садовая, так много руля перекладываешь?! Сейчас волны нет. Как я тебе объяснял? Постепенно, понемногу клади руль, тогда корабль рыскать не будет… Мачты «Авроры» видны хорошо, и действуй рулем так, чтобы они были в створе, как одна… Не разгоняй нос корабля, стремись, чтобы форштевень всегда шел ближе к наветренной стороне кильватерной струи. Тогда будет полный порядок. Управление кораблем ее казалось мне трудным делом.

Но уже через полчаса этой моей «самостоятельной» вахты от работы с внушительным штурвалом да и от понимания ответственности за корабль, за поддержание чести его флага я

обливался семью потами. А сменившись через два часа, уже ясно понимал: ох как тяжко выстоять такую вахту! И не зря она у рулевых продолжается не четыре, а два часа…

Когда подошел срок смены, мы с Киселевым явились в штурманскую рубку.

— Ну как новоиспеченный рулевой? — спросил у Киселева младший штурман.

— Ничего, пообвык быстро.

— Добро. Сменяйтесь и можете отдыхать.

— Чего засиял, словно месяц? — охладил мою радость Киселев. — Пропащее дело, если ты хоть когда-нибудь возомнишь, что все постиг окончательно. Попомни: где-где, а уж на флоте, коли хочешь толково дело справлять, навек заруби себе на носу пословицу: «Мастером бывать — науку не забывать». Забудешь эту науку — и мастером не будешь…

…Второй день идем на юг, к балтийским проливам. Штормовая болтанка все же есть болтанка, и для человека, как и для большинства животных, состояние противоестественное. Тот, кто уверяет: «Мне шторм — не шторм» или еще хуже: «В шторм мне все нипочем, даже лучше, чем в тихую погоду», тот, мягко выражаясь, рисуется… Действует качка изнурительно. Чтобы выполнять в таких условиях возложенные на тебя обязанности, требуются воля, умение заставить себя работать, приспособиться к необычной, труднейшей обстановке.

Рассказывал я сейчас, что такое вахта у руля. А ведь рулевые работают в ходовой рубке. Каково же сигнальщикам на открытом мостике, который в шторм заливает волна?! Их беспрестанно окатывает с ног до головы. Уже в первую минуту своей вахты они промокают до нитки… Но еще труднее кочегарам, которым надо с лопатой угля устоять на мокрых железных листах, скользких, как лед…

Однако на этот раз хуже всех было… медвежонку. Бедняга места себе не находил. В конце концов он исчез, и только через сутки кочегары обнаружили его в вентиляционном тамбуре: удерживаясь когтями за прутья решетки, лежа на ней ничком, несчастный ловил ртом освежающие струи воздуха…

В балтийские проливы входили уже спокойно. Над проливом Зунд даже засияло солнце. Ветер обленился и едва-едва полоскал флаги. Волнения не было никакого.

В самой узкой части пролива оба берега — датский и шведский прекрасно видны невооруженным глазом, в шведском городе можно различить бело-голубые трамваи.

Плавание по проливу предъявляет к штурману свои, более строгие требования: фарватер извилист, встречается множество

мелей и других навигационных опасностей.

Глубины на фарватере небольшие. Наши штурманы я здесь справились со своими задачами блестяще.

Во время обратного перехода радовало нас то, что все чаще встречные иностранные суда вовремя различали наш флаг и салютовали ему. Видно, добрая слава разнеслась о нашем походе.

Наступил 45-й, последний день первого заграничного похода кораблей Красного Флота. Все, кто был свободен, находились на верхней палубе. На горизонте показался остров Котлин. Проходим плавучий приемный маяк, идем корабельным фарватером. Команды обоих кораблей в строю. На крейсере играет оркестр. Приближаемся к Большому Кронштадтскому рейду.

Здравствуй, Родина! Здравствуй, колыбель русского флота!

Поход окончен. Пройдены первые комсомольские мили. Их было почти пять тысяч. На главном рейдовом посту поднят сигнал, его репетуют на своих реях все флагманские корабли: «Начальник Морских сил поздравляет крейсер „Аврора“, учебное судно „Комсомолец“ с благополучным возвращением из заграничного похода и объявляет благодарность».

Мы стали готовиться к возвращению в «подготовиловку». Настроение приподнятое: знай наших! Мы уже «морячилы»!

В нашем кубрике шли хлопоты по сдаче корабельных вещей, и каждый возился со своим нехитрым хозяйством. В воздухе стояло гуденье, словно поднимался из улья пчелиный рой: тут и обмен впечатлениями, и молниеносные «подначки»… И вот в это самое время к нам заявился Василий Ефимович.

— Шумите, что стая бессмысленных галок на кусте, — добродушно выговорил нам помощник командира корабля. — Нешто так моряку положено? Обратно и пожара нет, поэтому и спешить не к чему. Эх, молодо еще и зелено…

Мы окружили Василия Ефимовича, слушаем его. Умудренный службой на море, он всегда расскажет не только интересное, но и такое нужное, о чем и в книге не прочесть.

— Знаю, молодость пофорсить любит. Сам такой был, — продолжал Калачев. — Но и еще вот что знаю: мореплаватели флота российского своими подвигами всегда Родину прославляли. Знаю, наш Красный Флот для всего мира примером должен быть. Вот и зашел к вам, нашей надежде, к вам, кого на флотских командиров готовят, чтобы от всей морской души кое-что поведать! Перво-наперво никогда не задирайте носа. Что ни сделает человек, чего только ни достигнет — всегда можно сделать лучше, достигнуть большего. Подмечено не мною, а народной мудростью. Как только возомнит человек, что вроде

умнее, ловчее всех он в деле, то проку от него не жди, а беды не миновать… В походе, на море-океане вы хлебнули солененького вдосталь, на себе почувствовали тяжесть матросского труда. Как нелегка служба моряка, сами теперь знаете. Станете вы через несколько лет командирами, начальниками может быть, и не маленькими, — но всегда душой и сердцем уважайте матроса. За это он вам отплатит любовью, из беды выручит, жизни своей не пожалеет… Напоследок послушайте совет старого моряка: станете начальниками — о чинах не мечтайте, а о порученном деле пекитесь душой, работайте с радостью, сил не жалея, и эти самые чины сами к вам придут… Полюбились вы мне, комсомолята, по душе пришлись. Желаю, чтобы в морской жизни вашей было под килем не меньше семи футов и чисто за кормой!.. Ну, я пойду. Дела беспокойные не ждут.

Василий Ефимович направился к нашим соседям. А мы как-то сразу притихли. Зацепило наши души сердечное слово, разволновало.

Навсегда запомнился всем нам Василий Ефимович Калачев. Запомнились и его простые, но по-народному мудрые наказы нам, его морским «внучатам».

Наступил последний день нашей жизни на «Комсомольце». Прозвучала дудка вахтенного, а за ней и команда: «Курсантам подготовительного училища построиться на шкафуте!» Быстро построились, наш «батя» на правом фланге. Появился старший помощник Апостоли. Он обратился к нам с небольшой речью:

— Мы с вами успешно закончили исторический поход Красного Флота. Вы, будущие командиры, окунулись в первые соленые купели моря, сами просолились в поте нелегкого флотского труда. Одним словом, оморячились настолько, чтобы окончательно каждому решить: быть или не быть флотским командиром. Думаю, что поход для всех вас был хорошей школой и хорошим испытанием. Его вы выдержали с честью. Службу несли с рвением. Честь корабля не посрамили. Все начальники вами довольны. Учитесь с таким же рвением, с каким работали! Желаю успехов в овладении морскими науками! Товарищ начальник курса, буксир у борта. Курсантам можно грузиться. — Как всегда подчеркнуто подтянутый, Апостоли, козырнув, быстрыми шагами удалился в каюту.

Луковников подал команду. Мы без суеты, сноровисто погрузили свое имущество. Перешли на буксир. Трудяга «Швейник» отвалил от борта красавца «Комсомольца» и, попыхивая дымовой трубой, шустро побежал в Ленинград, где нас ожидало родное училище. Каждый думал о том, что приближается час расставания с ним, и о том, что ожидает его

впереди…

В походе мне больше всего по душе были вахты в машинном отделении. Меня покоряли его размеры и мощь, рабочая деловитость всех поршней, мотылей, их трудовое усердие… Скрывать не стану, моей мечтой было попасть в инженерное училище. Но, увы, она не сбылась…

После возвращения из заграничного похода осенью двадцать четвертого года нас, окончивших «подготовиловку», стали распределять по морским училищам. В то время в стране было всего три высших военно-морских учебных заведения: командное Военно-морское училище, Военно-морское инженерное училище и гидрографическое училище. Большинство из нас, в том числе и меня, направили в командное.

В день выпуска перед строем огласили приказ. Вот и прощай моя мечта быть в «инженерке»!..

Каждый получил на руки предписание, в котором значилось, в какое училище прибыть после окончания отпуска. А пока — отпуск…

Веселые рассказы Холодецкого

Мы с Николаем Овчинниковым поехали вместе в Москву, благо обоим предстояло одолевать морскую науку в одном училище.

В одном вагоне наших ребят ехало человек двадцать. И почти всю дорогу мы пели. Удивительная сила в песне. Даже людей, доселе не знавших друг друга, они сближает. Проще и душевнее становятся взаимоотношения. Рассеивается печаль, грусть…

Когда поезд подкатил к перрону Московского вокзала, мы распрощались со своими попутчиками, как со старыми друзьями…

Мы с Николаем жили в Москве недалеко друг от друга. Он — на углу Арбатской площади, я — у Никитских ворот. Поэтому, условившись с ребятами о завтрашней встрече у коменданта города, вместе с Николаем втиснулись в вагон пятого номера трамвая и укатили на Арбатскую площадь с ее еще булыжной тогда мостовой.

Утром явились в Хамовнический райком комсомола. Когда стали рассказывать о нашем походе вокруг Скандинавии, народу в комнату набилось до отказа. Часа два рассказывали и отвечали на бесчисленные вопросы. И это была не просто беседа, рассказ о занимательном, а самый настоящий отчет комсомольцев перед своей организацией.

Такой обычай впоследствии стал незыблемым правилом. Думаю, безусловно полезно во всех отношениях соблюдение таких правил и в нынешнее время. Комсомолец всегда должен чувствовать свою ответственность за порученное ему организацией дело.

— Молодцы ребята, не подкачали, — сказал нам секретарь райкома. — Все, что сегодня вы нам рассказали, очень интересно. О походе, обо всем увиденном, об отношении норвежских трудящихся, об их жизни, о вашей морской службе нужно союзной и несоюзной молодежи рассказать! Мы ваш отпуск используем с толком: пошлем в комсомольские организации района!

И вот чуть ли не каждый день то вместе, то порознь появлялись мы в различных комсомольских организациях, рассказывали о флотских делах, главным образом, конечно, о первом заграничном походе кораблей Красного Флота.

Однажды прибежал ко мне Николай:

— Володька, слыхал? По радио передавали — в Ленинграде наводнение! Что будем делать?..

— Что делать? Идем в комендатуру сниматься с учета и первым же поездом — в Ленинград.

Пришли к дежурному по Московской комендатуре, протягиваем документы, просим о выезде.

— Чего это вы так рано уезжаете? Вам еще неделю гулять можно.

— Так ведь в Ленинграде наводнение… Поэтому и торопимся.

— Вы что, сговорились, что ли? До вас десятка полтора морячков перебывало, и все на наводнение спешат! Артельный, дружный вы, морячки, народ… Получайте ваши документы! Возьмите вот эти записки: в них сказано, чтобы железнодорожный комендант отправил вас первым же поездом.

Поблагодарив, ушли. Трамваем быстро добрались до Смоленской площади, от которой до Хамовнического райкома рукой подать. Объяснили причину нашего отъезда. Получив одобрение и пожелание успехов в морских делах, забежали домой за вещичками и отправились на вокзал.

В Ленинград приехали, когда большая вода уже ушла.

Едем трамваем по Невскому и не узнаем проспекта: вся деревянная торцовая мостовая, которой так гордились ленинградцы, начисто смыта, только кое-где торчат одинокие шестигранные шашечки… На Морской улице, да и на других, мостовой как не бывало, а грязи хоть отбавляй… На улицах у некоторых домов пожарные машины откачивают воду из подвалов. На домах Невского наводнение оставило свои отметины на высоте более метра, а в прилегающих к Неве районах, особенно на Васильевском острове, и того выше. На правом берегу Невы, у моста лейтенанта Шмидта, наводнением была выброшена на сушу баржа. Подвалы, многие магазины, склады залиты. В некоторых местах, там, где вода наделала больших бед, работали многочисленные группы рабочих, студентов, красноармейцев и краснофлотцев. На набережной Васильевского острова местами совсем размыло булыжную мостовую.

С волнением подходим к парадному подъезду огромного здания с башней для наблюдения за светилами и сигнальной мачтой. Что-то ждет нас впереди? Как пойдут дела? Стараясь справиться с тревожными мыслями, входим в храм морских наук…

Явились к дежурному по училищу, доложили как положено, сдали свои предписания.

— Рассыльный! Проведите прибывших курсантов в переходящую роту на санитарную обработку.

В роте дежурный провел в спальное помещение с красивыми железными кроватями.

— Устраивайтесь. Занимайте пока свободные койки. Когда соберется весь курс, расселитесь повзводно. Через полчаса в баталерке получите новое обмундирование, которое уложите в рундучном помещении, а мыло и прочую мелочь, как и книги, спрячете в конторках. Ясно? Не ясно, что такое конторки? Это столы для занятий со скошенными верхними крышками. Уразумели? Действуйте!

В спальне каждый выбрал себе кровать. Мы с Николаем оказались рядом. Перелыгин — через две койки. В «подготовиловке» мы спали на тюфяках, набитых стружками, в лучшем случае соломой. Здесь же настоящие волосяные матрацы, койки с пружинными сетками. Ляжешь, что в люльку, — вставать неохота. У каждой койки табуретка с белой холщовой рубашкой. Зачем нам нужны рубашки, когда мы носим тельняшки?! Поживем — увидим. В положенное время получили всю экипировку, разместили ее, как нам указал дежурный.

Кроме нас в ротном помещении оказалось человек тридцать новичков. Большинство из них прибыли по комсомольским путевкам, сдавали конкурсные экзамены. Часть ребят из Ленинграда и пригородов подавали документы непосредственно в училище, они тоже сдавали конкурсные экзамены. Наголо постриженные, еще не прошедшие строевой подготовки, новички выглядели как обычные угловатые и нерасторопные новобранцы.

В курилке, своеобразном ротном клубе, пошли расспросы: кто откуда? Наш брат, конечно, козырял морским лексиконом, заграничным походом, выдавал на-гора были и небылицы. Перелыгин и тут оказался непревзойденным мастером. Даже мы восхищались. Дружный смех был ему заслуженной наградой.

Когда раздался сигнал на обед, построились в две шеренги. Идем коридором, на стенах которого висят деревянные резной работы изображения диковинных зверей, затем широким, светлым, мимо огромнейших прекрасных картин с изображениями морских сражений. Так интересно, глаз не оторвешь!

— Держать равнение! На картины еще успеете насмотреться, — раздается го юс дежурного.

Коридор длинный-предлинный. Как мы потом узнали, оп именовался картинной галереей. Из коридора строем вошли в великолепный зал с большими окнами, массивными, свисающими с потолка люстрами, со стенами, украшенными морской геральдикой, с прекрасным паркетным полом, с размещенными вдоль входной стены хорами. В конце зала в левом углу стоял

парусный бриг с мачтами, чуть не задевавшими потолок. Это было поразительно. Самый большой в Ленинграде (более тысячи квадратных метров) зал после выступления в нем Владимира Ильича Ленина получил название Зала Революции. Когда нам рассказали, что потолок зала висит на цепях, мы не поверили. Цобель и Хотеев каким-то чудом сумели пробраться на чердак и самолично убедиться: да, хоть и невероятно, но потолок висит на цепях…

В зале были расставлены длинные обеденные столы. Кроме нас, пришедших последними, за столами стояли курсанты других курсов. Последовала команда: «Сесть!»

Не успели мы расправиться с первым, как подали котлеты с душистой гречневой кашей. Даже в «подготовиловке», где кормили добротно, котлет не бывало. Ошеломляюще! На столах хлебницы, гор-чи-ца! Целый день нашим изумлениям не было конца.

Произведена вечерняя поверка. Пора спать. Разбирая постель, под подушкой я обнаружил большую простыню. Догадался: это пододеяльник. Прежде мы не знали никаких пододеяльников. Уютно устроившись, задремал. Вдруг чувствую: кто-то легонько трясет за плечо.

— Курсант, вставайте!

Мигом открываю глаза. Оказывается, будит меня дежурный. Что ему нужно?

— Снять тельняшку, надеть ночную рубашку!

— Какую рубашку?

— Ту, которая лежит на прикроватной табуретке. Спать положено без кальсон.

Надел рубашку, она оказалась разрезанной сверху донизу, застегивалась на пуговицы, а длиной — до колен. Чудно, непривычно в таком одеянии… Но к утру мы все убедились в его удобстве и гигиеничности.

Любили мы свою «подготовиловку» преданной юношеской любовью, грустно было расставаться с ней, с дорогим нашему сердцу «батей». Поэтому ко всему, с чем мы встречались в новом училище, относились придирчиво, с каким-то ревнивым чувством.

Но впечатлений хоть отбавляй, и все в пользу нового. Понравилось, по всем статьям понравилось училище. И его история оказалась замечательной. Она брала свое начало от первой в России Навигацкой школы, созданной Петром и размещавшейся прежде в Москве, в Сухаревой башне.

Все зачисленные на первый курс съехались. Большинство составили «подготовиловцы». Они и стали инициаторами во всех делах — во всей учебной и партийно-комсомольской работе.

Младший командный состав в роты назначался со старших курсов. Старшиной нашей роты был Батурин, окончивший училище в 1925 году. Строгий и взыскательный, он быстро прибрал всех к рукам. Некоторые курсанты даже побаивались его грозного взгляда и окрика. Командиром взвода был у нас добродушный с виду, но на самом деле тоже довольно жесткий курсант Оксман.

По классам нас расписали, сохраняя сложившиеся еще в «подготовиловке» коллективы. Естественно, для нас это было большой радостью. Таким образом, в каждом классе ядром стали курсанты, окончившие подготовительное училище, участники похода на «Комсомольце».

Основными предметами на первом курсе были политическая подготовка, высшая математика, теоретическая механика, астрономия, навигация, устройство корабля и военно-морская история. Чтобы проверить нашу математическую подготовку, с одной стороны, а с другой — чтобы восстановить наши знания в средней математике, недели две заставляли нас решать хитроумнейшие задачи по алгебре, геометрии и особенно по тригонометрии. Попыхтеть пришлось изрядно, задач давалось много, а времени на решение мало: приучали работать в темпе, как приходится действовать штурманам, артиллеристам и минерам.

Время шло. Постепенно мы увереннее стали ориентироваться в лабиринтах морских наук, втянулись в нужный ритм работы.

На первом курсе надо было получить общую морскую подготовку (изучить устройство корабля, морское шлюпочное дело, сигналопроизводство и тому подобное), хорошую подготовку по высшей математике, политическим дисциплинам, получить представление об основах навигации и астрономии. В обучении большое внимание уделялось спорту, преимущественно плаванию, боксу, фехтованию и спортивной гимнастике.

Некоторые науки многим давались с большим трудом, особенно высшая математика. И если мы ее постигли, то этим обязаны таким замечательным преподавателям, как Р. А. Холодецкий, который преподносил нам свой предмет так увлеченно, так красиво, что мы с азартом занимались в классах до самого отбоя… Вскоре наш рукописный, литографски изданный силами училища учебник по высшей математике получил несколько ироническое неофициальное название: «Веселые рассказы Холодецкого». Увы, эти «рассказы» требовали немало времени, даже за счет увольнения на берег. Теоретическую механику в нашем классе читал бывший воспитанник Морского корпуса, работавший инженером на

Обуховском заводе, морской артиллерист Н. Е. Ростовцев. Читал блестяще. Не знать термеханику у него было нельзя. Собственными, тут же, на занятии, составленными, задачами, основанными на житейских примерах по части механики и строительных конструкций, он умело разжигал в нас интерес к своей науке. «Заразился» теоретической механикой и я. Давалась она мне легко, куда легче, чем небесная или те же «Веселые рассказы Холодецкого».

Выделялся среди преподавателей Лескоронский — не только как прекрасный математик, но и как очень интересный человек.

Никто не обижался на его шутки, а порой и насмешки. Все знали, как искренне он желает дать курсантам как можно больше нужных знаний, как бескорыстен его труд и как свята верность своей богине — математике.

Именно к нему на дом приходили многие за советом, за помощью. Отказа не было никому. Этот человек, с всклокоченными волосами, в перепачканном мелом костюме, обладал талантом прекрасного рассказчика, поэтической душой, был полон доброжелательности, хотя и неумолимо строг в своих требованиях и оценках знаний курсантов.

Кабинет военно-морской истории помещался между музеем училища и Залом Революции. Этот предмет мы тоже очень скоро полюбили, старались в лекциях преподавателя, умевшего удивительно быстро найти контакт с молодежной аудиторией, получать ответы на многие волнующие нас вопросы…

Аэроплан с листовками

Поскольку Военно-морское училище помещалось на Васильевском острове, поддерживать наши старые связи с комсомольцами Центрального района стало несколько затруднительным, а новые — с рабочей молодежью Васильевского района — еще не завязались.

Комсомольское бюро училища решило всех комсомольцев первого курса прикрепить к комсомольским организациям заводов и фабрик и обязать принимать самое активное участие во всей их работе. Как правило, наши комсомольцы входили в состав бюро производственных коллективов. Так была установлена связь с судостроительными заводами, текстильными, кондитерскими, табачными и другими фабриками.

Наш хормейстер Саша Сигачев на фабрике имени Веры Слуцкой помогал заводской самодеятельности, руководил хоровым кружком. Меня прикрепили к конфетно-шоколадной фабрике имени Конкордии Самойловой.

Решение о прикреплении комсомольцев нашего курса к заводским комсомольским организациям было очень мудрым. Общаясь с молодыми рабочими, мы приобретали определенную закалку, а это главное! Теперь при увольнении на берег курсанты спешили не на танцульки, а в новые рабочие коллективы — на спевку, в драматический кружок, в редколлегию стенной газеты, в струнный оркестр… Устанавливались тесные контакты с ленинградскими ребятами и девчатами.

Через несколько месяцев училище стало приобретать среди рабочей молодежи известность. И вот тогда родилась идея — организовать вечер смычки с комсомольцами города Ленина. Образовали комиссию, было нас в ней десять человек.

Вечер задумали провести в Зале Революции. Вместо танцев решили организовать игры, для этого привлечь ребят из Института физкультуры, в соседнем ротном помещении устроить аттракционы с призами (для призов использовать продукцию фабрики имени Конкордии Самойловой, табачной фабрики имени Урицкого), открыть там «ларьки быта», где каждый мог бы получить ответы на все вопросы, связанные с человеческими отношениями в повседневной жизни. Решили пригласить художественную самодеятельность, хоры, оркестры всех заводов и фабрик, с которыми были установлены контакты. Вечер обещал быть необычным.

Шефы училища — студенты Академии художеств предложили: перед началом вечера пустить по проволоке через

весь зал аэроплан, нагруженный веселыми листовками-лозунгами, выдержками из стихов известных поэтов.

По мере движения аэроплан должен был разбрасывать листовки. При входе в зал во всю его ширину задумали повесить лозунг: «Сегодня все на „ты“ и все знакомы».

Курсант Немоловский сделал самолет, в люке которого помещалось свыше полпуда листовок… Когда самолет скользил по проволоке, от вращения винта на катушку наматывалась парусная нитка, выдергивавшая щеколду крышки люка, и уложенные в особом порядке листовки высыпались и разлетались по залу.

Работа кипела. Желающих принять участие в организации и проведении вечера было хоть отбавляй. Каждый считал для себя честью принести какую-то пользу такому хорошему делу. Предложения сыпались со всех сторон. Последние дни работали без устали.

Наконец все было готово. Зал был в меру украшен сигнальными флагами и выглядел торжественно. В соседнем с залом ротном помещении были и аттракционы, и призы, и «ларьки быта». Все распорядители вечера, которым предстояло встречать гостей, усердно утюжили флотский клеш, фланелевки и форменки. Бляхи ремней давно сияли зеркальным блеском.

И вот долгожданный день наступил. Волновались мы необычайно. Хоть каждый и старался это скрыть, но глава выдавали все…

В назначенный час мы открыли двери зала. Входящих гостей встречал огромнейший плакат: «Сегодня все на „ты“ и все знакомы». Это сразу создавало атмосферу непосредственности… Послышались одобрительные возгласы.

В считанные минуты зал заполнился молодежью, курсантами училища. К хорам поднимается легкий гул, обычно возникающий при ожидании зрелища и обилии уже полученных впечатлений… Внезапно, как и положено по плану, в зале гаснет свет. В темноте раздается голос Кетлера — «громкоговорителя»:

— Всем, всем членам ВЛКСМ! Сегодня все на «ты» и все знакомы!..

При последних словах мы втроем — Немоловский, Кетлер и я с силой толкаем висящий на проволоке самолет, освещаемый включенным на хорах прожектором. В зале аплодисменты…

Наш самолет довольно весело катится вниз, и — о ужас! — люк не раскрывается, проволока угрожающе провисает, и самолет, пролетев почти по головам зрителей, беспомощно зависает в самой нижней точке провисшей проволоки. В зале веселый шум. Мы в отчаянии спешно разбрасываем с хоров

оставшиеся листовки-лозунги, а Кетлер, не растерявшись, громко читает через мегафон их содержание… Это встречается веселым смехом. Кто-то из присутствующих дотянулся до крышки люка на самолете, и оттуда всем на головы выпала многокилограммовая кипа листовок.

Свет включен. В зале оглушительный хохот. Слышны выкрики:

— Братцы, поможем авиаконструкторам! Раздавайте листовки по рукам!

От стыда мы готовы были провалиться в тартарары… Когда же самолет внезапно стал пятиться назад, на хоры, веселью и шуткам не было конца. Происшествие с самолетом так или иначе развеселило всех гостей…

На эстраде появился шумовой оркестр училища. Оркестранты были в костюмах корсаров эпохи парусного флота и вооружены гремящим инвентарем кастрюлями, рожками, противнями, свистящими на разные голоса пищалками, контрабасом, состоящим только из передней деки и натянутых пеньковых тросов. Тут уж зрители были в полном восторге.

Смех и ликование вызвало уже одно появление на эстраде балетной чудо-пары: «она» — курсант старшего курса Барбарин, детина огромного роста, с физиономией Али-Бабы и кудряшками ангела, «он» — курсант второго курса Басунов, ростом вдвое меньше, совсем не блестящего телосложения. Когда эта пара с невозмутимыми, застывшими лицами принялась выделывать хореографические па, в зале начался неимоверный хохот. Выступление произвело фурор. Только после этого у нас немного отлегло от сердца, и мы поняли, что вечер все-таки удался…

Игры в зале чередовались с самодеятельными выступлениями на эстраде. Все чувствовали себя непринужденно, в своей среде, всем было весело. Но вот прибегает один из курсантов третьего взвода и взволнованно сообщает:

— Комиссар Рашевич… ищет… Рязанова… Мараса-нова… чтобы закрыли… вечер. Время за полночь!

В зале более двух тысяч гостей, веселье в разгаре, разве можно так вот сразу всех выдворить? Но характер у Рашевича был упрямый. Он приказал дежурному по училищу данной ему строевой властью закрыть вечер: Тот так и сделал, ничего толком гостям не объяснив.

Все мы очень переживали случившееся. Однако всякие раны заживают. Легкие — быстро, серьезные — долго. Зажила и эта. Правда, потребовалось несколько месяцев. К тому времени Рашевича сменил замечательный большевик, человек прекрасных душевных качеств Яков Волков.

Позже выяснилось, что Овчинников, отвечавший за укладку в самолет листовок, переусердствовал: набил люк до отказа. Под излишней тяжестью щеколду люка заклинило, и силы пропеллера не хватило, чтобы преодолеть многокилограммовое давление. Чистосердечное раскаяние Николая ничего уже исправить не могло…

Рифы морской науки

Дни учебы тянулись чередой, принося то радости, то огорчения… Уже уверенно расправлялись мы с интегралами, дифференциалами. Холодецкий был нами доволен, но для поддержания должного математического тонуса давал все более трудные задачи. Некоторые явно преуспевали в искусстве разгадывания математических головоломок и отдавали этому увлечению даже вечерние часы. Иные — особенно те, кто был прикреплен к фабрикам, где преобладал женский персонал, — вдруг обнаруживали у себя певческие или драматические таланты… и часто вечерами пропадали в заводских кружках.

Мне же пришлось делить свою любовь между, самой сладчайшей фабрикой имени Конкордии Самойловой и, стенной газетой училища, в редколлегии которой, как и в подготовительном училище, я состоял, выполняя партийное поручение. А тут еще увлечение штурманским делом…

Посвящал нас в тайны мореходных наук «штурманский бог» Н. А. Сакеллари.

— Человек, не освоивший навигацию, пренебрегающий лоцией, не владеющий всеми методами кораблевождения, никогда не может стать настоящим, высококультурным, образованным морским командиром, — внушал нам Сакеллари. Скажу больше: всякий не сведущий в делах кораблевождения и навигации человек па море опасен. Опасен для встречных судов, для корабля, на котором он несет службу, для экипажа. Флотский артиллерист, торпедист, минер, вахтенный начальник, не говоря уж о старшем помощнике и командире корабля, без знания штурманского дела не смогут решить ни одной боевой задачи в море, не смогут добиться боевого успеха…

После лекций Сакеллари аудитория и коридоры гудели: впечатление они производили сильное. Горячие дебаты шли не только о том, что было так просто, ярко и глубоко по содержанию нам преподано, но и о самой сути командирского долга, о квалификации командира, о каждодневной ее проверке на море.

С первой же лекции Сакеллари все, что относилось к штурманскому делу, мы слушали с величайшим вниманием, жадно впитывая в себя законы, требования, тонкости науки, значение которой нам открылось.

Навигационные способы определения местоположения корабля в море мы освоили довольно легко. Хотя поправки компаса, примененные не с тем знаком, и особенно склонения,

которые нужно было брать с морской карты, нередко приводили к курьезам.

Но главные трудности начались, когда пришлось пользоваться картами и лоциями, которые были изданы английским адмиралтейством. Естественно, все надписи и тексты в них были на английском языке. Уже одно это сильно осложняло для нас пользование ими. Особенно донимали условные и сокращенные обозначения. Вот когда всем классом мы пожалели, что изучаем не английский, а французский язык, совершенно бесполезный для занятий по навигации.

Именно этим объяснялось наше более чем прохладное отношение к урокам французского. Только позже, став командирами, мы поняли, что много потеряли, не изучив должным образом хотя бы французского. Не говоря уже об английском! Но, увы, убежавшего времени не вернешь…

Сейчас же на классных столах перед нами лежали английские карты, и мы бились над ними буквально в поте лица. Нелегка ты, штурманская наука! Ох как нелегка… С большим трудом освоили мы эти злосчастные карты. Научились их читать, как первогодки-школьники, по складам…

Нам было яснее ясного: если без штурманских наук настоящим командиром не станешь, стало быть, за них нужно взяться всерьез и не откладывая. Теперь уже не высшей математикой занимались в классах по вечерам, а навигацией. Корпели над картами и лоциями. Бегали за помощью к тем курсантам, которые изучали английский… Сами не заметили, как в наших занятиях постепенно на первый план выдвинулись предметы, составляющие штурманскую науку.

В один прекрасный день дошло дело и до практических занятий по навигационной прокладке. Не сразу все у нас ладилось. Но постепенно мы освоили и это. И к концу весны стали довольно сносно управляться с заданиями Сакеллари. Это было необходимо, чтобы, проходя на «Авроре» штурманскую практику, не осрамиться.

На крейсере и на берегу

Несмотря на соблазны и очарование белых ночей, курсовые экзамены сданы. Через несколько дней все курсы отправляются на летнюю практику на боевых кораблях флота.

Первокурсники будут проходить практику на крейсере «Аврора». Во время заграничного похода в 1924 году мы на шлюпке «Комсомольца» бывали у борта крейсера не раз, а вот попасть на сам корабль, хотя бы на верхнюю палубу, счастья не выпадало. Теперь мечта сбывалась. «Водолей» № 1 швартуется к борту «Авроры». С душевным трепетом ступаем на верхнюю, до белизны надраенную песком деревянную палубу.

В памяти словно затянуло дымкой, проводы в Ленинграде, где, как бы по неведомому нам сигналу, на стенке набережной собрались девчата с судостроительного и других заводов, с фабрик… Стираются в памяти черты их милых лиц, печалью расставания полные глаза… Все затмил крейсер.

На корабль перегружены штурманские столики, ящики со штурманскими пособиями и инструментом, наши личные вещи, а также огромнейшие узлы с чистым бельем и форменками. Признак неплохой: очевидно, стиркой нам заниматься не придется.

Все привезенное сложено на палубе. Мы в строю. На правом фланге начальник курса П. А. Кожевников, преподаватель А. П. Гедримович, обеспечивающий штурманскую практику, и лаборант главный старшина Никанор Игнатьевич Сурьянинов, которого мы крепко полюбили за заботу, за помощь в скитаниях по штурманским дебрям и поистине отеческое отношение ко всей курсантской братии.

Вахтенный начальник подает команду «Смирно!». На палубе — крупного телосложения, с волевым подбородком, строгими, темными глазами, старший помощник командира А. Ф. Леер. Все поняли — пощады и поблажки от такого старпома не жди, «фитиль» или что-либо покрепче схватишь мигом. Поздоровавшись, старпом объявляет:

— Курсантам в средней части корабля отводится по одному кубрику с каждого борта. Рундуки — на двоих один. Коечные сетки побортно на верхней палубе над кубриками. Подвесные койки, пробковые матрацы получить в баталерке. Всем курсантам будут указаны места и обязанности по боевой, аварийной и пожарной тревогам. Службу будете нести наравне с экипажем крейсера. Начальника курса прошу зайти ко мне в каюту!

Тут же, будто дождавшись, когда закончит говорить старпом,

на верхней палубе появился командир крейсера Л. А. Поленов. Подтянутый, строгий, с чуть веснушчатым лицом и пристальным, почти орлиным взглядом серых, как бы немного выцветших глаз, он сразу пришелся нам по душе. На нем ладно сидели китель и флотский хорошо отутюженный клеш. Как позже мы узнали, иных брюк он не признавал, а вместо нижней рубашки носил тельняшку. Глядя на командира, подумали: с таким на море не пропадешь, а под его взглядом неправды не скажешь, смотрит — будто насквозь просвечивает.

— Рад приветствовать курсантов родного училища на борту крейсера. Служба предстоит нелегкая, трудитесь с усердием! Как будущие командиры, являйтесь во всем примером! Надеюсь, что мы будем довольны друг другом.

После нашего прибытия на крейсере стало явно тесно. Кубрики, рундуки все было рассчитано на штатный состав, а мы, к тому же, явились в перекомплекте.

Нам в заведование отвели кроме полубака весь правый борт верхней палубы, все шлюпки правого борта, с подъемными устройствами, наружный борт корпуса корабля и надстройки, а также самое священное на верхней палубе место — ют, под которым размещаются кают-компания и каюты командного состава. Кроме того, нам надлежало еще заведовать и кубриками, где жили курсанты, и артиллерийскими орудиями. Одним словом, если не считать нижних помещений, машин и котлов, почти половина корабля должна быть ухожена руками морстудентов, как называли нас корабельные острословы.

Первая же приборка показала, что началось негласное соревнование между экипажем и нами. Мы трудом должны были доказать свою пригодность к морской службе, доказать, что не лыком шиты и любой труд нам по силам…

Как и в подготовительном училище, здесь, на «Авроре», любили мы потешить душу песней. После ужина собирались на баке, и песня, пляска возникали сами собой. Коли ахнем плясовую, в круг выйдут Козьмип, Поленичко. Любо-дорого смотреть! Ноги сами ходуном ходят. И к хору, и к плясунам, как правило, присоединялись краснофлотцы экипажа. Постепенно хор все расширялся, а дружба с экипажем становилась все теснее.

Особенно хороша песня на рейде в предсумеречные часы: море как зеркало, воздух даже косичек вымпела не треплет… Вот когда поется так поется!

Часто под руководством училищных лаборантов боцманов Грицюка и Васильева проводились тренировки в гребле и хождении под парусами. Главстаршины, великие мастера своего дела, ни собственных, ни курсантских сил не жалели, часами

гоняли нас, чтобы, как выражался Грицюк, «все было в аккурат, чтобы аж море под веслами шипело».

…На завтра назначены шлюпочное учение и прогон. Участвует вся команда. Нам предстоит тягаться с комендорами, каждый из которых почти гвардейского роста, и с кочегарами, силой не обиженными. Трудные предстоят дела.

Поднялись до побудки. Еще раз перед спуском на воду проверили шлюпки. Старший преподаватель морского дела в училище Н. Д. Харин пошел старшим на барказе, на котором гребцами были самые рослые ребята первого взвода, на нашем гребном катере старшим был назначен Грицюк, старшиной-рулевым Волков, загребными — Каратаев, Пнчугин, баковыми — Куканов и я. Остальные десять человек тоже из нашего класса.

— Ну, орлы, не ударим лицом в грязь! — призывает нас Грицюк. — Грести не спеша. Гребок делать — чтоб весла гнулись. Отваливаться, как учили: почти ложась на спину. За веслами следить — чтоб как крылья!.. Сейчас все дело в силе и чистоте гребка…

Катер идет ходко, под форштевнем разговаривает вода. Гребем слаженно, сильно. Плавно, красиво огибаем корму крейсера, на юте которой стоит, вооружившись биноклем, командир Поленов. Он внимательно смотрит, что-то говорит старпому. Тот берет мегафон, и мы слышим из уст самого Леера:

— На одиннадцатом! Хорошо гребете!

Грицюк доволен. Наши физиономии сияют. Мы вошли в ритм, а от похвалы командира катер побежал еще резвее. Звонче и веселее зажурчала рассекаемая форштевнем морская водица.

Прогон под веслами закончился в азартной спортивной борьбе. Барказ Харина был первым. Мы, достав катер комендоров, долго шли с ним весло в весло, но на финише отстали метра на два. Остальные шлюпки курсантов дальше шестого места не ушли. Это была победа. В глазах экипажа мы как гребцы снискали уважение.

…Кубрики кочегаров, радистов, невзирая на перенаселение, не уплотняли. Зато в остальных жилых помещениях, особенно в курсантских кубриках, людей — как, в муравейнике муравьев. Спали на рундуках, на подвесных койках в два яруса, на палубе, оставляя вдоль бортов едва заметную дорожку для прохода. И все равно уместиться не могли. Устраивались кто где и как могли. Наша неизменная троица — Овчинников, Перелыгин и я расположилась в коридоре комсостава. Разыскать в этих условиях ночью рабочую смену, заступающую на вахту, было чрезвычайно трудно. И все же служба неслась исправно, всех разыскивали.

Ежедневно утром и вечером раздавалась команда:

— Всем на подъем (или спуск) гребных судов! Экипаж и курсанты стремглав вылетали на верхнюю палубу, строились по бортам.

— Тали на руки! — зычным голосом в мегафон, расхаживая по продольному мостику, соединяющему среднюю надстройку корабля с кормовой, командовал Леер. — Пошел тали!

Мы усердно топали по палубе. Механических средств подъема грузов на корабле не было. Даже якорь, шпилем поднятый из воды, вручную, линями, устанавливался вертикально и закреплялся на наружном борту крейсера.

Многотонный паровой катер, куда более тяжелый, чем якорь, тоже поднимали линями, вручную. Катер был красивый, с яркой, светлой меди, трубой, но заниматься его подъемом мы не любили — это упражнение требовало больших физических сил.

На крейсере мы не только знакомились с артиллерийскими установками, принимали участие в уходе за пушками, но и тренировались как наводчики на приборе Крылова.

Когда корабль проводил комендорские пулевые стрельбы, вместе с комендорами в качестве орудийных наводчиков по «ведру» стреляли и курсанты. «Ведром» назывался кусок котельного железа, согнутый в трубу и подвешенный на крестовине небольшого плота, который буксировался в нескольких десятках метров вдоль борта корабля паровым катером или гребным барказом. Наводчик наводил орудие, на котором сверху был закреплен ствол обыкновенной винтовки. По команде наводчика «Выстрел!» замочный дергал за шнур, прикрепленный к спусковому крючку винтовки. Если пуля попадала в щит-ведро, слышался звонкий щелчок. Каждый наводчик производил десять выстрелов.

Перед первыми стрельбами у нас только и разговоров было о них. И как могло быть иначе, если каждому впервые предстояло самому наводить по морской цели, первый раз в жизни стрелять из корабельного орудия!

Вечером Аля Фролов огласил список тех, кого Харин назначил в состав команды барказа для завозки кормового якоря. В их числе значился и я в качестве бакового гребца. Мы заволновались: а как же стрельбы?.. Однако нас тут же заверили, что барказники стрелять будут после того, как немного отдохнут.

Наутро те, кого назначили гребцами, встали до побудки и помчались на корму корабля, где на бакштове был закреплен барказ. Два здоровенных строевых краснофлотца колдовали над деревянными брусьями, концы которых торчали за кормой барказа больше чем на метр. Мачты и паруса, анкерки с водой с барказа были убраны.

В нужное время все собрались на барказе. Корма барказа должна быть под балкой, на которой висит здоровенный якорь. Его спускают с корабля так, чтобы можно было закрепить за брусья лапами вниз. Теперь там, где руль барказа, за кормой висит якорь. В пространстве между гребцами укладываем толстенный смоляной трос — перлинь, один конец которого на крейсере, а другой — на барказе. На этом перлине и висит якорь.

— Все, — командует Харин. — Весла на воду! Сил не жалей! Не то прочикаемся до вечера…

Барказ разворачивается носом на ветер. Вначале, пока перлинь травили с крейсера, барказ хоть и не ретиво, но шел, а чем дальше уходили мы от крейсера, чем длиннее становился тонущий в воде трос, тем, несмотря на все наши старания, медленнее шел барказ. А потом он и вовсе остановился. Нас стало сносить под ветер. С крейсера скомандовали, чтобы мы больше выгребали на ветер. Гребем изо всей мочи. Тельняшки от пота давно промокли, с лица пот бежит уже не капельками, а ручейками. А дело подвигается туго. Скоро закончится третий час, как мы гребем.

Вдруг какой-то сигнал на «Авроре»… Харин командует:

— Строевые, травить перлинь!.. Привстать, гребите что есть духу!.. Грицюк, Васильев, приготовиться!

Главстаршины, подняв топоры, встали по бортам на кормовой банке. Барказ, получив некоторую свободу, пошел быстрее.

— Крепление рубить!

Точным ударом топоров Грицюк и Васильев, как бритвой, разрезали крепление, и якорь наконец-то плюхнулся в воду. В знак того, что задание выполнено, на барказе поставили шлюпочный кормовой флаг. Гребем, как и раньше, а облегченный барказ бежит что твой быстроходный вельбот. Когда же красиво подошли к трапу крейсера и мгновенно выполнили команду «Шабаш», уложив весла по борту, Харин не выдержал:

— А вы у меня молодцы… Толк из вас будет!

До кубрика еле дотащились и залегли на рундуках. Когда мы уже уплетали вкуснейший обед, крейсер развернули с помощью завезенного якоря бортом к ветру.

После обеденного перерыва начались пульные стрельбы, которые продолжались до позднего вечера, да и на следующий день тоже. Ребята стреляли неплохо, особенно отличились Романовский, Афиногенов, Катков, Осико. Они имели, как заправские комендоры, по десять попаданий. Я отстрелял плохо. Начну производить вертикальную наводку, с горизонтальной не справляюсь…

— Артиллерист из тебя никудышный, — пренебрежительно

бросил хозяин орудия. — Руки у тебя без всякого согласия работают. Хотя голова на месте, а управлять рычагами не научилась…

Срам, но факт. Не получалась у меня наводка одновременно в двух плоскостях. Не повезло Королеву, Клевенскому, Громову, Хотееву. Все мы, горе-комендоры, были предметом розыгрышей и шуток.

На станке заряжания, состоящем из срезанной орудийной казенной части с замком и снарядным лотком, орудийная прислуга часами тренировалась в заряжании, упражняясь с 30-килограммовыми снарядами. Тренировались и мы. Хоть и грозное оружие артиллерия, но мою душу она не пленила.

День за днем пошли учебно-боевые тревоги, артиллерийские учения, учения по борьбе за живучесть корабля. Все завертелось, точно в колесе, только успевай поворачиваться.

Погрузка угля, несение на ходу корабля вахт в машинном отделении у паровых котлов, на сигнальном мостике, у штурвала руля чередой сменяли друг друга. Изучение лоции Балтийского моря, ведение штурманской прокладки венчало нашу подготовку по навигационным наукам. В Финском заливе плавать даже днем, при хорошей видимости, и то сноровку нужно иметь. А ночью?.. Ночью с нашими прокладками происходили конфузы, когда ошибочно пеленговали не те маяки, не те навигационные огни. Недремлющим оком следил за нами непревзойденный штурман и воспитатель Гедримович вместе с нашим штурманским «дядькой» Никанором Игнатьевичем Сурьяниновым.

Надо еще раз подчеркнуть, что в нашем воспитании, познании нами морских дисциплин огромную роль играли лаборанты-главстаршины, в прошлом матросы царского флота, великолепные мастера своего дела, прекрасные специалисты и воспитатели. Своими знаниями по части морских наук — артиллерии, торпед, мин и штурманских дисциплин — мы во многом обязаны именно им, времени и сил не жалевшим для блага родного флота, для воспитания командиров высокой морской квалификации.

На крейсере перед нами была поставлена задача — в двухнедельный срок изучить устройство корабля. Общие данные, вооружение, основные корабельные элементы преподал нам старший вахтенный начальник. Все остальное: системы непотопляемости, отсеки, трюмы, всякие донки и насосы, многочисленные системы трубопроводов парового отопления, пресной и забортной воды — мы познавали под руководством главного старшины Крючка, личности, широко известной на флоте.

Крючок служил на «Авроре» более двадцати лет. Лучше него корабль не знал никто. Ему было под пятьдесят, он участвовал во многих заграничных походах еще дореволюционного флота. Это был не только превеликий мастер в своем деле, но и не менее мастерский рассказчик былей и небылиц. Послушать его любили все, посмеяться над его байками — тоже. Самые озорные краснофлотцы подчинялись ему беспрекословно. Его пытливый ум всегда что-то усовершенствовал, что-то изобретал. Еще в те годы он изобрел пинку для тушения пожара, дегазации. На ней был наконечник в виде полого шара с многочисленными отверстиями, благодаря которым вода разбрызгивалась, покрывая значительную площадь шапки тумана. На флоте это устройство так и называли — «пинка Крючка». Увы, для ее внедрения, как часто бывает, потребовались годы и годы. Крючок не дожил до того времени.

Науку под руководством этого интересного человека мы прошли богатую, а его наставления остались у нас в памяти навсегда:

— Каждый — от командира до любого матроса — должон своим делом владеть полностью, это само собой понятно, а вот свой дом-корабль знать до винтика не всякий разумеет, как это пригодится в бою. Ну и, само собой, каждый командир — от малого до большого — в этом деле должон пример показывать…

Как часто вспоминались уроки Крючка в годы войны! Прекрасное знание своего корабля, совершенная подготовка в борьбе за его живучесть были одними из тех боевых качеств, что помогали экипажам буквально спасать свои корабли, устранять в бою такие повреждения, которые исправить, казалось, немыслимо…

В конце лета снова намечалось заграничное плавание: по прошлогоднему маршруту вокруг Скандинавии с заходом в Гетеборг, а на обратном пути в Берген. Для нас, курсантов? D этом походе главная задача — штурманская практика и несение вахт на ходу, как на верхних постах, так и в машинном отделении, а также у паровых котлов. В училище мы получили новую экипировку, морские карты и прочие необходимые для похода штурманские пособия и инструменты.

У Баньковского, ведавшего всем хозяйством и финансами училища, обычно и копейки не выпросишь, а тут, снаряжая нас в заграничное плавание, он расщедрился. Я, как редактор стенной газеты «Шторм», получил довольно приличную сумму денег, на которую мы вместе с одним из художников редколлегии — Михаилом Романовым купили ватманской и цветной бумаги, разноцветную тушь, а самое главное — Михаил где-то раздобыл

большой набор медовых акварельных красок.

С таким вооружением и при художественных талантах. Обухова, Соловьева, Романова и Бряндинского (того самого, который позже, в тридцатых годах, став летчиком-наблюдателем, погиб на Дальнем Востоке при розыске Марины Расковой — штурмана самолета «Родина») можно было надеяться, что газета будет иметь должный вид. Начальник курса обещал помочь нам сделать лозунги и приветствия на шведском языке.

Обухов тяготел к станковой живописи, прекрасно писал акварелью море, корабли. Соловьев в только ему присущем стиле делал оригинальные виньетки, заставки. Романов склонялся к графике. Бряндинский рисовал отличные карикатуры.

Афиногенов и Сергей Рабинович были заядлыми военкорами, могли сами печатать одним пальцем на пишущей машинке и уверенно доводить ее до абсолютно непригодного состояния.

Нам был дан строгий наказ:

— Кровь из носа, но газета — трехметрового размера, привлекательная, интересная, такая, чтобы никто, в том числе и гости шведы, не проходил мимо, — должна быть готова в срок к приходу в Гетеборг.

Обычно редколлегия крейсерской газеты, в которую влилась стенгазетная братия нашего училища, работала в бывшей корабельной церкви, вернее, в алтаре церкви — помещении площадью метра полтора на четыре, отгороженном от коммунального кубрика (ранее он назывался церковным) массивными раздвижными ширмами красного дерева. В довершение всего через бывший алтарь проходили две внушительного диаметра трубы вытяжной вентиляции. При закрытых ширмах температура в помещении была почти как в парной бане. Хоть мы и работали по пояс голые, пот с нас лил ручьем.

Корабль уже миновал Готланд, и редколлегию освободили от всех вахт. Мы работали не покладая рук и из своего помещения вылезали только по крайней нужде или для приема пищи, а то и хоть немного глотнуть свежего воздуха.

…Уже за полночь. Утром должны быть на подходе к порту Гетеборг…

Только к трем часам ночи закончили газету. Она вся расписана тушью, рисунки и заголовки выполнены знаменитыми медовыми акварельными красками такой густоты, что каждая буковка пальцем прощупывалась. В чем были, легли спать под столами, на которых лежало наше детище, прикрытое сверху старыми газетами.

В неимоверной духоте, весь мокрый от пота, я проснулся.

Странно: не слышно дыхания корабля, турбодинамо работает только одна. Значит, крейсер уже на якоре, в Гетеборге! Значит, мы проспали, газету не вывесили!..

Над головой, на столах, там, где лежит стенгазета, какое-то шуршание… Тревожно вскочил. На столах все на месте, а шуршание еще слышнее, и именно под старыми газетами! Поднимаю одну из них и… о ужас! Несметное число большущих тараканов буквально грызут наши медовые краски. Все заголовки стали рябыми и почти потеряли свой цвет. Я сдернул газетные листы, гоню поганую нечисть…

— Ребята, полундра! Тараканы газету съели! Вскочили бойцы-стенгазетчики и обомлели: текст, писанный тушью, остался в неприкосновенности, а от написанного медовыми красками — один только бледный в оспинах след… Катастрофа!

Ошеломленные увиденным, ребята не могут слова произнести… Задание сорвано. Нужно докладывать, что у семерых здоровых ребят тараканы буквально под носом сожрали стенную газету… Срамота!

Признанный философ Соловьев, а в кругу друзей Соловейчик, вздохнув, многозначительно произнес; «Д-да-а…» — и предложил подняться на верхнюю палубу. Уныло поплелись наверх.

На корабле тишина, команда спит. Ничего не поймешь, никакого города не видно… Крейсер стоит вместе с «Комсомольцем» на якоре в море, неподалеку от какого-то плавучего приемного маяка.

— Ребята, нам повезло… В Гетеборг еще не прибыли, стало быть, есть время заделать тараканьи пробоины и привести стенгазету в надлежащий вид! — обрадованно кричит Афиногенов.

Наглотавшись вволю чудесного морского воздуха, ныряем вниз.

— Есть один вопрос, — задумчиво произносит Рабинович, подняв руку, вооруженную кисточкой. — Какой умник закрыл наше дитя старыми газетами и выключил свет?

И первое и второе сделал я.

— Эх, Володька, Володька! А еще редактор! — сокрушается Сергей. — Ты обязан знать тараканьи повадки. Темнота — лучшее время для их разбойничьих дел.

— Стоп, стоп! — вмешивается Обухов. — Во всем виноват не он, а тот, кто купил и принес эти злосчастные медовые краски.

Теперь уж каялся Михаил Романов.

Снова принялись за работу. Восстанавливали надписи тушью. Дело подвигалось споро. Газету закончили до съемки с якоря. А до прихода в порт успели еще помыться, привести себя в

подобающий вид, переодеться.

При подходе к фиорду, ведущему в порт, «Аврора» обменялась «Салютом наций» с береговой батареей. Более часа наш отряд шел этим фиордом. По его берегам виднелись уютные домики, какие-то заводы, фабрики… Чем ближе к порту, тем гуще заселены берега и оживленнее на водном пути Гетеборга. Наконец показался сам порт с многочисленными причалами. Там стояли транспорты разных стран. Лоцманский катер показал бочки, на которые нам становиться, закрепив за них носовые и кормовые швартовы так, чтобы, стоя на рейде, не мешать оживленному движению. Постановку на две бочки корабли выполнили отлично, в считанные минуты. Начались официальные церемонии, взаимные визиты должностных лиц.

Во время нашего пребывания здесь держалась жара более 30 градусов. Хотя были на нас только форменки, но и они, особенно при несении вахт, быстро промокали от пота.

С первого же дня начались увольнения на берег. Наш духовой оркестр выступил в Королевском парке. Компанией собрались на увольнение и мы. Вооружившись словарем, решили осмотреть город. Особенно понравился тянущийся через весь Гетеборг бульвар, широкий парк о тенистыми аллеями.

Пошли по бульвару. Все-таки тень. Вскоре набрели на какое-то заведение с маленькими ложами, напоминающее кафе. Посетители там целыми семьями сидели за столиками, что-то ели, запивая, видимо, водой из запотевших стеклянных кувшинов. Не спеша вошли в это заведение и мы. Абонировали одну ложу, прихватив из соседней два стула. Не успели расположиться, как к нам подошла миловидная белокурая фрекен с глазами небесной чистоты, в кокетливом фартучке.

— Рашен? — указывая пальчиком на нас, произнесла девушка.

— Рашен, рашен! — наперебой подтвердили мы. Вспорхнув, фрекен исчезла. Не прошло и двух минут, как из той двери, в которой она скрылась, выпорхнула целая стайка девчат, а трое из них, вооруженные подносами, принесли три кувшина с водой, три тарелочки со льдом, три лимона, разрезанные пополам, вазочку с сахарной пудрой, три ложечки и три… соковыжималки. Что это соковыжималки, мы, правда, не сразу догадались. Выручил, как всегда, Перелыгин.

Что-то прощебетав, девушки расставили на столике все, что принесли, перед каждым поставили похожий на бокал стакан и грациозно отошли к двери, оставив на столе меню. Вся девичья стайка, с любопытством рассматривая нас, что-то заинтересованно обсуждала.

Осушив, не спеша, с должной солидностью и вкусом, по стакану живительной, прохладительной, кисло-сладкой влаги, решили, что пора и уходить. Та же голубоглазая фрекен подошла к нашему столику и положила записочку с цифрами перед Перелыгиным, посчитав его старшим в нашей компании. Владимир вытащил несколько монет из портмоне и расплатился. Голубоглазая, прощебетав по-шведски, видимо, слова благодарности, вдруг с самой приветливой улыбкой выговорила:

— Камраден… ходить… плиз!

Перевода не потребовалось. Девушки, толпившиеся у двери, приветливо помахали нам, мы в долгу не остались.

С этого дня при каждом увольнении по нескольку раз в день заглядывали мы в кафе с такими гостеприимными фрекен. А после происшествия с Бабановым кафе приобрело среди авроровцев самую широкую известность. Все охотно посещали его. У нашей же компании установились настолько дружеские отношения с обслуживающим персоналом, что, когда бы мы ни пришли, та ложа, в которой мы сидели в первый раз, при любом скоплении публики все равно ждала нас с шестью прислоненными к столу стульями. Такое внимание было трогательно. Но я забежал вперед. Что же произошло с Бабановым?..

Во время второго увольнения наша небольшая группа, успев поплавать в бассейне, позавтракать в кафе, вышла на улицу и столкнулась с Бабановым. Вид его был плачевен: одна штанина изрядно порвана, коленка и голень кровоточили, форменка вся в пыли. А в руках у Бабанова — велосипед, колеса которого превращены в две восьмерки. Что же случилось? Оказывается, Бабанов взял напрокат велосипед и решил прокатиться по городу. Но на первом же перекрестке был «торпедирован» вывернувшейся из-за угла машиной.

— Метров десять летел ласточкой, приземлился на все точки, упершись головой в бровку тротуара, — поведал нам Бабанов. — Кто же их знал, что у них тут все движение по левой стороне…

Гурьбой вернулись в кафе. Девушки-официантки, увидев Бабанова, заохали, заахали и увели его к себе. Как рассказывал потом Бабанов, фрекен потребовали его флотский клеш. Пока он снимал клеш, девчата, весело пересмеиваясь, держали перед ним скатерть как драпировку, в которую они его и закутали. Все ссадины обработали, не жалея йода. Не знаю, что и как они делали, но через полчаса форменка стала изумительной белизны, штаны заштопаны так, будто бы и не были изорваны. Одним словом, наш Бабанов был ухожен хоть куда…

В довершение всего на пункте проката над неудачливым

велосипедистом посмеялись и никакой компенсации за бывший велосипед не потребовали, категорически отказавшись взять больше, чем положено по тарифу за прокат.

Перед уходом из Гетеборга на прощание явились в полюбившееся нам кафе, в нашу абонированную ложу. Расплачиваясь за угощение, объяснили, как могли, милым фрекен, что наши корабли уходят. Преподнесли им букетики цветов. Личики у девчат стали грустными, а на ресницах появились росинки…

Корабль идет и по суше

Выйдя из Гетеборга, отряд пошел вдоль норвежского побережья вне территориальных вод, но в нескольких милях от береговой черты, чтобы дать курсантам навигационную практику.

Курсантские штурманские столики располагались у кормовой надстройки крейсера. Столик — конторка с поднимающейся крышкой, прикрываемой от непогоды небольшим обвесом. Внутри столика электролампа с подвижным металлическим вращающимся колпаком, позволяющим уменьшать источник света до небольшой щелочки. Это тебе не штурманская рубка с ее удобствами и не столик вахтенного начальника на ходовом мостике, защищенный обвесами и ветроотбойником. Курсантский штурманский столик продувался, промокал насквозь. В непогоду вахту можно было нести только в специальной проолифленной одежде. Мы тогда еще не понимали, что нас учили, тренировали в наиболее тяжелых условиях, чтобы дать нужную флотскую закалку. Только тот, кто выдержит; кто не спасует, может стать настоящим флотским командиром.

Действительно, после летней практики мы в своих рядах кое-кого недосчитались. Наверное, это и к лучшему. Во флотском деле народ нужен стойкий, сильный, настойчивый и упорный. Море хлюпиков не терпит.

Заботами нашего «дядьки» Никанора Игнатьевича Сурьянинова курсантские штурманские посты были обеспечены всем положенным. Карты, лоции, грузики, штурманский инструмент — все на месте. Часы и счетчик лага — в кормовой рубке.

Место якорной стоянки определяли точно по трем пеленгам, и по двум горизонтальным углам. Погода держалась хорошая, видимость тоже. Всякие мысы, маяки, навигационные знаки были видны и без бинокля. Проливы Скагеррак и Каттегат имеют хорошую навигационную обстановку, поэтому место корабля тут всегда можно определить довольно точно.

…Прошло несколько часов, как мы снялись с якоря. Гедримович обходит штурманские курсантские посты. Подошел к моему столику. Мне волноваться нечего, якорное место определено точно, курс не меняли, лаг отсчитывает пройденное расстояние.

— Андреев! Прошло значительное время, а у вас нет определений. Вы уверены в своем месте?

— Уверен.

— Ну что ж, уверенность — качество неплохое. Попробуйте

уточнить свое место! Не то «среднекурсантское», которое вы все сообща обговорили, а действительное.

Гедримович пошел к соседнему столику, я — к пеленгатору компаса. Взял пеленга двух маяков, проложил на карте. Вот так штука! Место по пеленгам значительно отличается от счислимого. Еще раз взял пеленга, проложил. Картина та же. Что за черт! Третий раз беру пеленга и прокладываю их на карте. Опять не то. Странно… Если соединить все три точки пересекающихся пеленгов, то путь корабля отличается от курса на несколько градусов.

— Как дела у будущего штурмана? — раздается за спиной голос Гедримовича. — Над чем задумались? Покажите-ка. Почему вы не избрали лучший способ определения — по трем пеленгам?

— Маяков-то всего два… где же взять третий, коли его не видно?

— «Где взять», «не видно»… Уверяю вас, можно взять, но надо обладать смекалкой.

Думаю и убеждаюсь в отсутствии у себя смекалки. Видя, что наш разговор затянулся, подошли ребята с соседних столов.

— Так и не удумали, что можно использовать в качестве третьего ориентира?

— Ума не приложу.

— Сомневаюсь. Если ум приложить, то не один, а несколько ориентиров найдете. Вот, например: какое самое приметное место на берегу?

— Мысы, но они не четко очерчены и сливаются с общим фоном.

— Правильно. А еще что?

— Еще? Три вершины в глубине береговой черты, особенно крайняя, как хороший каравай.

— Великолепно! И что из этого следует?

— Из этого следует… — вмешался Михаил Романов, — посмотреть на карту и, если эта вершина обозначена, использовать ее как ориентир.

— Похвально. Но совсем не похвально перебивать товарища. Если вы все собрались у этого столика, то замечу вам, молодые люди; к берегу нужно присматриваться внимательно, находить приметные места — не только вершины, но и мысы, камни, кромки островов, отдельные строения, деревья. Прелюбопытно! Много интересного можно обнаружить, если штурманским оком посмотреть. Скажу больше, берега нужно изучать в различные времена года, в разное время суток и в любую погоду. А уж свое побережье надо знать лучше, чем собственную квартиру. Всем этим надо овладеть для уверенного плавания в мирное время, а в

военное тем более. Андреев, вам нужно определить причины неувязок. Пока мы смотрим творение Романова, вы разберитесь и поделитесь с товарищами. Да, вот что, молодые люди, в походе вы для того, чтобы тренироваться в штурманских делах, поэтому как можно чаще, не реже чем через каждые тридцать минут, определяйте местоположение корабля, анализируйте и откроете прелюбопытнейшие явления. Не теряйте времени, оно убегает безвозвратно!

Все перекочевали к столику, где работал Михаил Романов.

— Нуте-с, нуте-с. Посмотрим, где плавает один из Романовых. Что ж, неплохо. Успели определиться по трем пеленгам, как я только что рассказывал. Хвалю. Но зачем же стирать резинкой старую прокладку, это никуда не годится. Вы соединили несколько обсерваций сплошной линией и указали, что это истинный курс. Это же грубая ошибка! Гм, мягко выражаясь, вы поспешили отличиться, а вышел конфуз. Нехорошо, нехорошо. Вы забыли штурманскую заповедь: пишем, что наблюдаем. Что на-блю-да-ем!..

— А чего не наблюдаем — подгоняем, — вставил реплику Суханов.

— Ну, знаете, Суханов, у русских штурманов такого никогда не бывало! — в сердцах, с обидой заметил Гедримович.

— Извините, я не о русских штурманах, а вот об этой личности с развитой хитростью.

Штурманская вахта подходила к концу. Гедримович собрал всех у моего столика.

— Итак, Андреев, расскажите причины неувязки!

— Не учел влияния течения.

— А могли его учесть?

— Безусловно, об этом написано в лоции, это обозначено на карте. Правда, там несколько другие величины.

Возможно, на дрейф влияют и метеорологические условия.

— Не возможно, а именно влияют! Вот почему каждый командир, и особенно штурман, обязан внимательно анализировать все факторы, влияющие на корабль в различных условиях погоды. Так, например, скорость поворота корабля, диаметр циркуляции, что очень важно учитывать при плавании по счислению, меняются не только в зависимости от положения руля, скорости хода, но и от ветра. Кто овладеет такими тонкостями, тому и плавание в тумане, ночью не страшно. Прошу это запомнить. Сейчас можете сменяться.

Мерно, деловито работают машины. Пока погода не капризничает, отряд наш продвигается все дальше на север Атлантического океана. На крейсере, каждый день какие-нибудь

учения — то днем, то ночью. Чем севернее, тем ночи становятся короче и светлее. Поэтому на палубе ориентироваться t легче, чем внутри корабля, где при задраенных иллюминаторах, без освещения — хоть глаз выколи. Попробуйте-ка в этой кромешной тьме на ощупь вести борьбу за живучесть корабля, ставить подпоры, щиты переключать паровые, водяные магистрали, устранять повреждения, восстанавливать электропитание! Попробуйте при качке, когда на палубе устоять почти невозможно, завести пластырь на пробоину или устранить повреждение подводной части хотя бы всего на несколько футов ниже ватерлинии. Здесь нужна большая физическая сила, абсолютная слаженность действий нескольких десятков человек, умение удержаться на ногах на уходящей из-под ног палубе или того хуже, когда привычная опора для ног вдруг встает косогором под углом чуть ли не в сорок градусов…

Нас учили пробовать, нас заставляли пробовать. Мы — комсомольцы, мы не могли не научиться. Приобретались сноровка, умение, все то, что называется боевым мастерством.

Доставалось больше чем с лихвой. Все делалось главным образом хлебным паром, то есть вручную. В то время на крейсере телефонная связь была чрезвычайно ограниченной. С мостика связь осуществлялась в основном по переговорным трубам. Самой гибкой и устойчивой связью был рассыльный с устным или письменным приказанием. Четыре часа кряду рассыльному приходилось бегать по трапам.

Еще во время стоянки в Гетеборге, явившись с увольнения в самом прекрасном расположении духа, от дневального я узнал, что назавтра мне предстоит быть рассыльным. Вахтенным начальником стоял прекрасный служака: себе спуску не давал, а уж рассыльному и вовсе. Только доложишь о выполнении приказания, опять раздается: «Рассыльный!» Летишь на зов со всех ног. И так всю вахту.

…Чем дальше уходим на север, тем реже встречаются на берегу навигационные знаки, а в море корабли.

Четыре часа утра. Опять штурманская вахта, то есть практика в навигационной прокладке. От предыдущей смены курсантов место приняли по счислению. Через полчаса в видимости появился маяк. Запеленговали одну из вершин, отмеченных на карте, мыс, имеющий название. Место получилось вроде подходящее. Разбираем лоцию на английском языке.

— Поздравляю будущих штурманов с великолепным утром и погодой! Нуте-с, нуте-с. Посмотрим ваши творения! — произнес Гедримович, вновь появившись около штурманских столиков.

— Час как заступили, сотворить еще ничего не сумели, —

отвечает Куканов.

— Час — это время немалое, а у военного штурмана — очень большое. За час можно массу дел переделать. К тому же время — штука коварная, убежит не догонишь, поэтому его следует чувствовать остро, тратить бережливо.

— Подвахтенные, что перед нами стояли, говорили, будто Гедримович чуть ли не всю вахту с ними провел… Сейчас к нам пришел. Когда же он спит и отдыхает? — шепчет мне Козловский.

— Что-то вы, Козловский, уж очень отдыхом интересуетесь. Скажу вам по секрету одну штурманскую поговорку: «В море спи вполглаза, отдыхай на берегу». На мой взгляд, мудрейшее правило поведения для истинных штурманов. Кстати, что это за мыс видим мы по правому борту? Кто скажет, как его можно опознать?

— Мы его уже опознали, — отозвался Хирвонен.

— Как же вам это удалось?

— При каждом определении места четвертый пеленг брали, пеленгуя неизвестный мыс. Три таких определения — и все стало ясно. Вот этот мыс, Хирвонен показал измерителем на карте.

— Прекрасно, хвалю вашу пытливость. Именно так и следует поступать. Уверен, вы будете достойным флота штурманом.

Саша Хирвонен действительно впоследствии стал штурманом, и, к его чести, отличным штурманом. Не зря его приметил меткий глаз Гедримовича.

— Не скрою, вы меня начинаете радовать. Штурманское искусство российского флота перейдет в хорошие молодые руки. Прошу всех пренепременнейшим образом способ, примененный Хирвоненом, использовать как можно чаще, так как дальше пойдут, если так можно выразиться, совсем глухие места: много мысов и даже бухт на картах не имеют названий. К тому же открытия всегда приятны сделавшему их.

Соревнование не соревнование, но появился некоторый здоровый азарт в открытии неопознанного. Преподанное Гедримовичем пригодилось в морской жизни многим. Особенно тем, кто служил на Тихоокеанском флоте. Будучи там флагманским штурманом соединения, я с особой благодарностью вспоминал золотые слова старого штурмана и его прекрасную школу, его страстную увлеченность своей профессией и огромное желание передать молодой смене все богатство накопленного опыта.

…Мы достигли Лофотенских островов. Как и в 1924 году, видели, что солнышко не желает уходить за горизонт. Вместо того чтобы идти на север, корабли стали ходить переменными курсами почти по кругу… С чего бы это? Затем отряд вновь

устремился на север. Некоторое время спустя появился Гедримович. Посмотрел на ближайший штурманский столик и огорченно заметил:

— Ах какая досада! Как же я упустил такое интересное?.. Скажите мне, Клевенский, почему у вас на карте столько переменных курсов и в какое время дня они, эти курсы, совершались?!

Леня задумался:

— Происходило это, когда солнце было почти у горизонта. Каждый галс минут пять-восемь, и на каждом галсе на носовом мостике пеленговали солнце.

— Просто превосходно! Приятно знать, что наблюдательности вы не лишены. Вопрос: зачем все это делалось, зачем корабли совершали этакую кадриль?

Все задумались, с ответом не спешим. Неохота попасть впросак.

— По-моему, «штурманский танец» понадобился для Определения поправки компаса, — изрек Хирвонен с некоторой неуверенностью.

— Оригинально: «штурманский танец»… Молодец Хирвонен! Еще раз убеждаюсь: быть вам штурманом, и, возможно, неплохим. Досадно, что меня не предупредили и мы с вами не определили поправку компаса, с которой работаем…

Гедримович подробнейшим образом изложил нам всевозможные способы определения поправок компаса в плавании.

Выражение «штурманский танец» вошло в обиход. Не знаю, как сейчас, а до шестидесятых годов такой термин я слышал на флоте.

Погода нас то баловала, то огорчала. Плавать в шторм на «Комсомольце» совсем неприятная штука, а на «Авроре», где все подчинено оружию, а все остальное предельно сжато, стеснено, уж совсем плохо.

Как-то в непогожий день Фролов объявляет:

— Андреев, с ноля до четырех несешь вахту в кочегарке. Кажется, это твоя любимая вахта, — подтрунивает он.

Действительно, машины я люблю. Вахту у машин несу с удовольствием.

В котельную к курсантскому котлу явились все четверо назначенных. Корабль качает основательно, крен более 15 градусов, стоять на палубе у котлов трудно. Старшина вахты внимательно нас оглядел, троих оставил у котла, а меня, как самого хилого, отправил штывать (перекидывать) уголь из подвесной угольной ямы в нижнюю. Забрался я в подвесную.

Жара. Дышать нечем. Уголь пересох. Чуть тронешь лопатой, пыль такая — ничегошеньки не видно. Стал кидать уголь лопатой в горловину. Голый по пояс, весь покрылся угольной пылью, по всему телу от пота пошли грязные разводы. Решил немного передохнуть. Тут же снизу начали стучать ломиком: требуют побыстрее штывать. Работаю на ощупь почти час, а снизу все требуют и требуют уголька. Злость даже берет: что я, лодырничаю, что ли? Со злостью всадил лопату, подцепил полную угля, шагнул и… провалился в горловину. Благо плюхнулся на кучу угля, по которой скатился к люку в кочегарку. Сижу и встать не могу. Приложился основательно.

— С прибытием вас, — ядовито заметил старшина, заглянув через люк в яму. — Это каким же манером принесло?

Пыль немного улеглась. Старшина оглядел яму и, убедившись, что летел я метров с трех, покачал головой… С трудом вылез, распрямиться не могу, на руках ссадины. Должно быть, вид у меня был хорош.

— Явление святого Владимира!.. — острит Федор Куканов. — Эко его черти отвалтузили, мама родная и та не узнает…

— Святой Владимир пусть маленько отсидится, а ты, зубоскал, лезь в подвесную. Лопату свою оставь здесь, а в яме его лопату найдешь, распорядился старшина.

— «И тут же сам запутался в силок», — поглядывая на Федора, с усмешкой процитировал Борис Невежин, форвард училищной футбольной команды, гроза вратарей.

Через некоторое время, видя, что оставшиеся у котла ребята зашиваются, старшина вахты протянул мне лопату Федора. Все ясно: пора работать. Кочегарная тесная, это тебе не «Комсомолец». Котлы вдоль диаметральной плоскости. Поэтому, когда возьмешь лопату угля, чтобы подкинуть в топку, не зевай, а то приложишься о горячую дверцу! Качнет на другой борт — от топки летишь. Одно мучение! Постепенно удалось приспособиться, видно, тренировки на «Комсомольце» не прошли даром.

Вымотались за вахту отчаянно. Вымазались в угольной пыли невероятно, еле в бане отмылись. Радость только в том, что мылись пресной водой. Этим преимуществом пользовалась на крейсере лишь машинная команда.

Однажды в машинном отделении меня, как «новичка», послали нести вахту в коридор-вале. Дело простое: следи, чтобы опорные подшипники не грелись. Но условия там самые неблагоприятные. Бодренько полез в коридор. Думал, как на «Комсомольце», — коридор просторный. А тут помещаешься, только согнувшись пополам. Кислорода ноль процентов, зато сто

процентов сырости плюс испарений машинного масла. На океанской зыби корабль то поднимало на большую высоту, то бросало вниз, как в преисподнюю. Эта килевая качка вымотала меня — и часу не прошло. Я не ходил, а ползал, ощупывая подшипники. На мое несчастье, один из них становился все горячее и горячее. Как я ни старался, он продолжал греться… Пришлось лезть в машинное отделение докладывать. Удерживаясь за все, что не крутится, кое-как добрался до раструба. Какая же это благодать свежий воздух! Одни только корабельные «духи» знают ему настоящую цену.

— Какая нелегкая вынесла тебя из коридора? — строго спрашивает меня старшина.

— Подшипник.

— Какой подшипник?! Почему же ты, пустая твоя башка, сразу не доложил? Ванька, ментом в коридор, да захвати с собой эту «медузу» и втолкуй ему правила поведения в особых обстоятельствах!

Самое обидное было, что я «медуза». Все можно стерпеть, но «медузу» никак. Если дойдет до ребят — житья не будет.

— Ну что, «умыл» тебя старшина? Лезь быстрее! Показывай подшипник, бесцеремонно подталкивая меня пониже спины, покрикивал вахтенный трюмный. Как кошка! Чтоб в два прыжка! А то и опоздать можем!

Добрались до злосчастного подшипника, а до него уже дотронуться нельзя. С молниеносной быстротой Иван отвинтил медные трубки, подающие воду для охлаждения. Куском ветоши на проволоке, как ершом, прочистил их и верхнюю крышку подшипника. Руки у Ивана как у фокусника — и не углядишь за ними. Пустили побольше воды для охлаждения. Щупаем подшипник. Горячее не становится, вроде бы даже холоднее стал. Минут через двенадцать — пятнадцать Иван снова потрогал подшипник.

— Порядок. Маленько опоздали бы — беды не миновать. Тебе — «губа», а Сережке, старшине, и того хуже. Эх ты, разве так поступают настоящие моряки! Укачало или не укачало, первонаперво машины, дело. А ты скорехонько полез под раструб вентилятора, забыл о деле, забыл доложить о неполадках во вверенной тебе части машины. Сейчас часть машины, а потом и весь корабль, всех людей тебе доверят…

Давно уж у меня уши горят, а Иван все продолжает отчитывать, учить правилам морской жизни на военном корабле. Стыдно было — словами не перескажешь.

Не знаю почему, то ли из-за деликатности машинистов, то ли по каким другим причинам, но «происшествие» огласки не

получило. А переживал я его весь поход.

Следующие вахты мне приходилось нести в той же смене. Постепенно я завоевывал доверие.

— Неудачный коридорный пошел на повышение. Ишь куда поднялся: до индикаторной площадки! — шутили ребята.

Эта та самая площадка, жарче которой в машине места нет. На ней проходило мое второе испытание на выносливость. Температура — точно сидишь внутри парового цилиндра машины. Тебе вручается масленка солидных размеров с мыльной водой и литровый шприц, из которого следует периодически поливать вертикально сколь-вящие и трущиеся части, расположенные под тремя паровыми цилиндрами.

Позже меня даже допустили туда, где энергия пара превращается в движение, где так деловито и слаженно работают шатуны, мотыли, о усердием, точно руками Геркулеса, крутят коленчатый вал, у которого на конце, именуемом гребным валом, вращается, ввинчиваясь в воду, гребной винт…

За работой не заметили, как подошли к Мурманску. Держа курс на Архангельск, в своих водах отряд шел не далее двух-трех миль от береговой черты. Не научи нас ранее Гедримович, пришлось бы нам тут в штурманских делах туго. Вот когда большинство определений мест в море производилось не по маякам и знакам, а по мысам, приметным местам и вершинам. Лоцию зачитывали до дыр. А погода, словно издеваясь, то и дело бросала заряды, закрывая от нас все вершины. Поди угадай их, найди… Раскроет облачко на миг свой хитроватый глаз, и только ты что-то различать начнешь, а оно уже опять веки плотно сомкнет, опустив, как ресницы, полоски тумана. Гедримович ходит и тормошит, требует, чтобы мы побыстрее соображали и проворнее работали у пеленгатора. Потолковал о чем-то с Хирвоненом. Тот спустился в кубрик, принес оттуда тетрадь размером в развернутый лист и под руководством Гедримовича стал что-то, глядя на берег, рисовать. Любопытно!..

Оказывается, вместе с Гедримовичем они зарисовали приметные места берега, мимо которых мы проходили и которые видели под разными углами зрения (курсовыми углами). Гедримович, довольный, похваливал Хирвонена. У того и впрямь получалось хорошо: рельефно изображался берег, его глубина. Постепенно все мы сгрудились у столика Хирвонена.

— Нуто-с, молодые люди, узнаете, что изображено?

— Узнаем.

— Я позволю себе сказать: то, что вы видите в тетради Хирвонена, не только любопытно, но и чрезвычайно полезно в штурманском деле. Я рассказывал вам о стратегическом

фарватере в финских шхерах. Так вот, по этому фарватеру во время войны боевые корабли плавали исключительно по подобным зарисовкам. Глубоко убежден в полезности таковых. И теперь прошу при несении штурманской вахты обязательно делать зарисовки. Особого художества здесь не требуется. Делайте так, как умеете. Развивайте глазомер, наблюдательность. Вам это очень пригодится в морской жизни!

В Архангельске по случаю прибытия отряда были объявлены народное гулянье, спортивные состязания, концерт художественной самодеятельности.

Еще не сошли с корабля, а уже почувствовали атмосферу сердечности. Ощущение радости встречи, гостеприимства заполнило все вокруг. Молодцы архангелогородцы, встречали по-русски, от всей души.

Сошли на берег и сразу же попали в дружеские объятия архангельских комсомольцев. Нашлось много старых знакомых по прошлогодней встрече. И тут обнаружилось, что самого тихого и скромного — Герасимова — встречает… дивчина, которую иначе чем северной красой не назовешь! Ну и дела…

Архангелогородцы предложили такую программу: экскурсия по городу — два часа, перерыв на обед — час, соревнования на воде — плавание на тысячу метров, прыжки с десятиметровой вышки, гребные гонки. Николай Богданов предложил включить в программу и «самый сложный морской вид спорта» перетягивание каната.

— Принимается! — со смехом согласились устроители. — Для любителей есть городки. Через полчаса после окончания спортивной части — концерт художественной самодеятельности.

Что нам придется принимать участие в гребных гонках, это мы предполагали, но прыгать с десятиметровой вышки и плыть тысячу метров по реке — такого никто не ожидал. Вся надежда была на Броневицкого, Кузнецова, Каратаева и Энгеля…

Начались соревнования с прыжков в воду. Вначале — с малого трамплина, затем — с пятиметровой вышки. Участвовало десятка два прыгунов. Почти половина — наши.

Всяко бывало: иной точно нож войдет в воду, другой плюхнется так, что диву даешься, как это он живой из воды вылезает. Каждая сторона подбадривала своих. Борьба шла почти на равных. Но все же наши прыгали лучше. Страсти накалялись. И вот наконец последнее — прыжок с десяти метров. Начали архангельские ребята. У них неплохо получалось, особенно у одного, рыжеволосого. Наступила очередь Бориса Каратаева. Все мы замерли, Ведь он ни разу не прыгал с десятиметровой вышки и только под нашим напором согласился выступать. Вот Борис

встал, застыл на вышке. Казалось, он слишком долго готовится к прыжку. Наконец его фигура отделилась от вышки и, распластавшись ласточкой, устремилась вниз, а потом, вытянувшись, как меч вонзилась в водную гладь… Вот это прыжок! Мы повскакивали со своих мест, Размахивая бескозырками, закричали: «Молодец, Боря! Молодец!» Зрители дружно аплодировали. Явная победа. Каратаев первенствовал и до этого в других видах прыжков.

Вечер в парке шел своим чередом. Пели на эстраде. Пели зрители. Танцевали. Сменялись номера самодеятельности. Шутки, смех… Но вот раздался гудок труженика-гидрографа. Пора. Архангелогородцы проводили нас до пристани.

Наутро нам предстояло выполнить задание по астрономической практике: астрономическим способом определить место якорной стоянки крейсера и сравнить с абсолютно точным местом, полученным по пеленгу на маяк я расстоянию, измеренному дальномером. Конечно, этим надо было заняться раньше. Но когда? Тут и увольнения в Архангельск, и угольная погрузка, и корабельные работы, и вахты… Правда, наш преподаватель астрономии Алексеев не раз нам говорил: «У приличного штурмана всегда найдется время для определения местоположения корабля в море». А кто же захочет быть плохим штурманом?!

Сколько же понадобилось Алексееву терпения, педагогического такта, чтобы во время летней практики приучить нас пользоваться секстаном, звездным глобусом, ловить солнышко, которое почему-то в трубе секстана упрямо не желало сойти со своих высот на видимый горизонт!..

Еще в училище, читая теоретический курс астрономии, самой неясной для наших юношеских голов науки, Алексеев с величайшим терпением и завидной настойчивостью втолковывал всем нам купно и каждому по отдельности законы небесной механики, математических способов определения места по солнцу, луне, планетам и звездам, в чем, по правде сказать, без его пастырской руки нам бы, если учесть величайшую путаницу звездного неба, век не разобраться… Мы уважали его за доброжелательность, за искренность, за желание научить нас уму-разуму. Но не считали грехом воспользоваться его добротой и мягкостью. Не такие отношения сложились у нас с Беспятовым — у того зачеты сдавали по нескольку раз, до тех пор пока он не убеждался в твердом знании предмета. По молодости лет вначале нам казалось, что Беспятов, приверженец старого строя, нарочно придирается к курсантам-краснофлотцам, глумится над нашей неграмотностью. Позже ребята заметили, что, когда отвечали

хорошо, глаза у Беспятова теплели… Повелось так: кто не твердо знал предмет, на зачет не ходил. Стыдно было перед стариком. Беспятов был авторитетным и уважаемым человеком в училище. Он жил только его интересами. Даже квартира Беспятова была в соседнем, примыкающем к зданию училища доме.

Великое спасибо преподавателям Б. А. Алексееву, М. М. Беспятову и многим другим, которые все-таки сделали нас людьми, разбирающимися в мореходных науках!

Почти ежедневные тренировки, особенно при несении штурманской вахты, делали свое дело. С солнцем мы научились управляться при чистом горизонте и небольшой качке довольно сносно, по нашему понятию, с ошибкой в пределах трех — пяти миль. Но и теперь бывали курьезы… Чаще, чем у других, они случались у Володи Перелыгина, который не очень-то жаловал астрономию. В пример нам ставили всегда Хирвонена, Соловьева, Ладинского.

Задание Алексеева с грехом пополам мы выполнили. Многие не вышли за пределы трех миль. Наши завзятые астрономы вошли в двухмильную зону. А Хирвонен угодил прямо в «яблочко». Даже не очень щедрый на похвалу Алексеев и тот, подводя итоги, заключил:

— Феноменально, но против факта деваться некуда. Хирвонен задание выполнил блестяще. Очень рад, очень рад!

Бряндинский нарисовал в стенгазете карикатуру «Наши астрономы». Перелыгин был изображен сидящим на маяке, Хирвонен горделиво высился на мостике крейсера…

«Хау ду ю ду»

Обменявшись прощальными сигналами с нашим северным спутником гидрографом, отряд снялся с якоря. Мы держали путь в Ледовитый океан, который за время нашего отсутствия посуровел, задышал холодными ветрами, стал гребнями волн набегать на борта кораблей.

Еще в Белом море Гедримович и особенно Алексеев начали чаще вызывать нас на астрономические наблюдения, требуя решения все большего числа задач. Всякие попытки хоть намекнуть на то, что мешает погода, непреклонно отвергались:

— Море не паркетный зал. Уметь работать в трудных условиях — значит уметь работать в любых условиях. На войне самая благоприятная погода — это плохая погода, которая затрудняет действия противника.

Отряд шел вне видимости берегов. Ничто другое, кроме астрономии, не могло определить его место в океане. Может быть, поэтому все, не зная устали, брали высоты, работали с альманахом, с мореходными таблицами и усердно разрешали загадку: где же мы плывем в океане?

В один из дней отряд резко повернул почти на зюйд, к берегу. Нам принесли новые карты северной части норвежских фиордов. Появился Гедримович.

— Для сокращения расстояния и экономии угля часть пути отряд пойдет фиордами. Кроме всего ранее сказанного прошу в обязательном порядке производить зарисовки приметных мест корабельного фарватера. Рекомендую при всяких неразрешимых на «курсантских дебатах» вопросах в любое время подчеркиваю, в любое время — обращаться к нам. — Жест в сторону Алексеева и стоящего рядом с ним Никанора Игнатьевича.

Разумеется, у многих эти штурманские зарисовки выглядели как детские рисунки. Отличились те, у кого и раньше дело обстояло неплохо, и художники стенгазеты Обухов, Соловьев, Романов. Наши «штурманские боги» сменили гнев на милость. Гедримович взял произведение Соловьева и стал разглядывать его с какой-то особой ласковой внимательностью, затем показал его нам и с большой теплотой сказал:

— Вот вам работа, которая принесла мне утешение и неподдельную радость. Ставлю ее всем в пример.

За сутки до прихода в Берген па «Авроре» все свободные от вахт были собраны у продольного мостика, с которого комиссар корабля объявил:

— Скоро придем в Берген. Большинству он знаком по

прошлому походу. Как вести себя, повторять не стану — сами знаете. Но есть и новое. В Бергене стоит отряд американских эскадренных миноносцев. На рейде будем находиться неподалеку друг от друга. Наши корабли, дисциплину, культуру, внешний вид и поведение моряков на берегу будут сравнивать и оценивать. Могут быть провокации. На них не поддаваться! Мы с командиром рекомендуем на берегу время проводить группами — по три, лучше по пять человек. Помните о чести флага Красного Флота.

Команду распустили. Везде только и разговору что про американцев. Какие у них корабли?.. Сами они что за люди?.. В общем, международная тема завладела всеми.

По случаю международного смотра и без того чистенькую «Аврору» прибирали, что невесту к свадьбе. Верхнюю палубу второй раз драили с песочком, ползая на коленях. Работали до седьмого пота, подбадривая себя шутками.

К назначенному сроку все было сделано в ажуре, как любил говорить главный боцман крейсера. Прибранная, ухоженная, «Аврора» и впрямь была хороша.

Берген встречал нас, как старых знакомых, радостно. После всех официальных церемоний мы с любопытством принялись рассматривать четырехтрубные американские миноносцы. Их внешний вид, за исключением более овальных носовых обводов, далеко уступал нашим кораблям. А вот то, что на каждом миноносце имелись моторные катера, явно всем пришлось по душе. У нас даже на крейсере моторных катеров в то время не было.

Кроме нас и американцев на рейде, вдалеке от наших кораблей, стояла французская канонерская лодки «Анкер».

При увольнении на берег почти каждый участник прошлогоднего похода встречал знакомых. Никакой отчужденности и настороженности, даже застенчивые фрекен смело здоровались с нашим братом. На сей раз норвежских мальчишек было — не протиснуться. Они окружали нас, хватали за руки, пытались куда-то тащить, провожали гурьбой, что-то горячо говорили.

На берегу встретили американцев. Как правило, парни рослые, форма не лишена изящества, особенно интересны были брюки клеш, которые не имели ни одной пуговицы, а па бедрах зашнуровывались, чтобы при падении в воду их можно было быстро снять. Головной убор — белая панама с вертикально поднятыми жесткими полями. Американцы не чурались знакомства с нами, но стоило появиться их патрулю, вооруженному резиновыми дубинками, — полная отчужденность.

С французами, несмотря на запрет их начальства, у нас сложились самые дружеские отношения. «Камарад» — было словом, которое нас сближало. Нередко дружеское похлопывание по плечу подкреплялось небольшой бутылочкой норвежского пива, жадными расспросами о жизни страны рабочих и крестьян.

Симпатичные ребята — французские матросы в своих томно-синих беретах с кокетливыми помпончиками. Их поражала простота отношений на наших кораблях между офицерами, как они говорили, и подчиненными. Добротности нашего обмундирования они откровенно завидовали. Мы поинтересовались, почему их канонерка стоит на отшибе, далеко от наших кораблей. Из жарких речей французских ребят кое-как, с грехом пополам, уразумели: их командир, боясь нашего «красного» влияния, хотел даже покинуть рейд. Покинуть не покинул, но общаться экипажу канонерки с красными матросами запретил.

По традиции в один из дней для нашего отряда были назначены гребные гонки. Стараемся. Сами чувствуем, видим: гребем все, как один человек. Наш катер уже вырвался вперед корпуса на четыре. Вдруг слышим — с американского миноносца матросы что-то кричат и свистят. Это нас-то, призовых, освистывают?! Этого еще не хватало. Всех злость взяла. Сейчас мы вам покажем «хау ду ю ду»… Со второго миноносца свистят еще пронзительнее.

— Орлы, носы не вешать! Гребете — лучше быть но может! — подбадривает нас командир катера Грицюк.

Гонку мы выиграли. На американцев были злы до предела. Отошли только много позже, когда узнали, что у американцев свист — знак одобрения. Вот ведь как бывает!

Во время прошлого похода в Тронхейме местные коммунисты устроили вечер смычки с экипажами советских кораблей. Это врезалось в память. Теперь и бергенцы предложили провести прощальный вечер в самом большом рабочем клубе. Мы, разумеется, согласились.

В клубе сразу установилась атмосфера настоящей дружбы. Хором пели понравившиеся норвежцам русские песни. В образовавшемся кругу — танцы. Одним словом, разошлась, развеселилась молодежь.

Михаил Рязанов, стоя у открытого окна, увидел на улице небольшую группу французов.

— Камарад! — помахал он им рукой, жестом приглашая в клуб.

Появление французов у хозяев возражений не встретило.

— Ребята, давайте «Яблочко»!

Мы стали напевать мотив, прихлопывая в ладоши. В круг вышел Кухаренко, потом Перелыгин, Умовский, за ними потянулись и другие… Стихийно началось настоящее флотское «Яблочко»… Как только стены выдержали! Под наше «Яблочко» даже французы сольно отбили чечетку. Смех, аплодисменты… Со всех сторон несется: «Камарад!.. То-ва-рыш!..»

— Ребята, мы же интернационалисты, давайте пригласим и американцев! — предложил кто-то.

Но, к нашему удивлению, услышав про американцев, норвежцы решительно запротестовали. Никакие уговоры не помогли. Закончился вечер пением «Интернационала».

Финиш навигационного марафона

Кажется, весь Берген высыпал на улицы, на набережные, провожая корабли нашего отряда. Целая флотилия рыбачьих, прогулочных, спортивных моторных лодок долго сопровождала нас.

Раньше мы не считали, сколько дней осталось до возвращения в Кронштадт. Теперь нередко можно было услышать:

— Как, флагштур (это, стало быть, Хирвонен), сколько суток после твоей вахты нам еще шлепать до крепости, Петром сотворенной?

— Очевидно, столько, сколько пройдем, — с невозмутимым видом отвечал Саша.

Много позже мы узнали, что среди моряков разных стран бытует примета: у уходящих в море не спрашивать, когда они вернутся. В эпоху гребного и парусного флота существование такого поверья было понятно. А как же на флоте XX века?..

Мы больше в открытую не интересовались сроками возвращения. Разве что как бы случайно циркулем-измерителем разика два вымеришь по генеральной карте оставшееся расстояние до Кронштадта, полученную сумму миль разделишь на среднечасовой ход корабля, а результат умножишь на двадцать четыре… Так ведь это же сам измеряешь, сам делишь и сам считаешь!

…Вместе с сигнальщиками несем вахту на ходу. Погода шалит — зыбь. Смотреть долго на такие волны — привыкнуть надо. А глянешь в бинокль, когда горизонт качается, точно человек в крепком хмелю, — и вовсе скверно.

— Слева сорок пять — дым! — докладывает вахтенному начальнику старшина сигнальщиков.

Смотрю туда, никакого дыма не вижу. Спрашиваю у старшины. Тот показывает рукой. Как ни всматриваюсь в горизонт, но, кроме рваных седых облаков, ничего не вижу. Наконец в одном месте узрел что-то черно-рыжее. Это и был дым.

— Старшина сигнальщиков! Почему не докладываете о плавающем предмете, справа десять, расстояние семь кабельтовых? — раздается грозный голос вахтенного начальника.

— Есть, докладывать… Вот глазастый!.. Опять раньше нас увидел… Твой сектор сорок пять — девяносто градусов правого борта. Гляди в оба: чтобы щепку и ту заметить. Лучше о всяком мусоре доложить, чем что-то пропустить, — наставлял меня старшина сигнальщиков.

Обо всем замеченном на поверхности воды с сигнального

мостика шли доклады на ходовой мостик.

— Мина, курсовой, левый борт пять, дистанция пять кабельтовых! — закричал сигнальщик левого борта.

— Поднять «Еры», «Зюйд», «Покой» до места. Право на борт! Дать сигнал сиреной! — командует вахтенный начальник.

Корабль стал резко уходить вправо. Тревожно, прерывисто загудела сирена. Из штурманской рубки на ходовой мостик выскочил Поленов.

Корабли, выполнив координат (зигзаг), разошлись с «миной», которая оказалась каким-то безвредным предметом шарообразной формы.

— На сигнальном! — раздался голос командира. — Службу вашу одобряю. Продолжайте в том же духе. Смотрите, настоящую мину не пропустите. Тут всякое может быть. В войну в этом районе Северного моря их ставили тысячами…

«Минный инцидент» взбудоражил всех. На «фокусников» (так в шутку звали сигнальщиков за их манипуляции с флажками) стали смотреть с уважением. Даже «духи» признали важность службы, которая и в мирное время может уберечь корабль от гибели.

Плывем Северным морем. Зыбь зыбью, а вдобавок еще и размокропогодилось: ливень, никаких тебе горизонтов для астрономических наблюдений, а берега давным-давно и след простыл.

Все свободные от вахт и занятий улеглись на рундуки. Шли тихие разговоры. Иные читали, предпочитая книги, очень далекие от математических формул… В это-то время и пришел к нам командир корабля Поленов. Он приказал пригласить курсантов из соседнего кубрика. Когда все собрались, командир начал разговор по душам:

— Мне передавали, что «минное происшествие», свидетелями которого все мы недавно были, вызвало в вашей среде оживленные дебаты, возникли вопросы: как же быть ночью, как избежать опасности даже в мирных, невоенных условиях? Ваше беспокойство меня радует. Беспокоитесь — значит, думаете, думаете значит, ищете ответа, решения. Не инертность, а поиск владеет вами. Это правильно! Только поиск продвигает науку вперед, в том числе и морскую. Будем надеяться, из вашей среды ищущие сделают много полезного для флота… Мы вас привлекаем к несению вахты сигнальщиков не только для того, чтобы вы поднаторели в передаче семафоров, флажных сигналов, в работе клотиком. Все это, безусловно, нужно уметь делать вахтенному начальнику не хуже, а обязательно лучше самих сигнальщиков. Но главное — мы хотим научить вас наблюдать в

море за водной поверхностью. В самом недалеком будущем наблюдение за воздухом и под водой, по моему глубокому убеждению, станет не менее важным. Умение наблюдать — это, если хотите, искусство. И как всякое искусство, оно требует бесконечного совершенствования, а стало быть, упорнейшего труда.

На воде надо уметь видеть, и далеко видеть… даже щепку. Иначе могут быть самые серьезные последствия, вплоть до гибели людей и корабля. Ваш преподаватель военно-морской истории, очевидно, рассказывал вам о гибели трех английских крейсеров от атаки одной немецкой субмарины в минувшей войне. А все произошло из-за того, что кто-то из несущих службу наблюдения на английских кораблях принял перископ подводной лодки за какой-то безобидный предмет, может быть, даже за консервную банку. Он не заметил, что вода не колышет, а обтекает эту «консервную банку», в то время как пустая консервная банка сама должна болтаться в воде, как поплавок. Вот в чем суть. Суть — в тонкости наблюдения. Всякое мастерство для своего достижения и совершенствования требует времени и тренировки. Выработайте для себя правило: чем бы вы ни занимались, всегда наблюдайте за морем… Недалеко то время, когда вы, закончив училище, будете произведены в вахтенные начальники…

— Эх, поскорее бы! — вздохнул кто-то.

— Не спешите, уверяю вас — оставшееся время промелькнет, и не заметите. Главное, что мне хотелось сказать вам перед скорым входом в балтийские проливы: на каждом корабле его командир, начальствующие лица, несущие ходовую вахту, обязаны на море видеть и слышать раньше и лучше лиц службы наблюдения! Только при этом условии можно быть уверенным, что корабль находится в надежных командирских руках. Рекомендую это твердо запомнить. Желаю успехов в освоении законов военно-морской службы!

— Стать смирно! — раздалась команда вслед уходящему на мостик командиру крейсера.

Поленова мы уважали, но и побаивались. В наших глазах он был олицетворением настоящего командира военного корабля. Все сказанное им мы впитывали без остатка и никаким сомнениям не подвергали. Сейчас, спустя много лет, опытом флотской службы могу подтвердить всю справедливость наставлений командира «Авроры».

…Отряд идет вперед, непогода остается позади. Балтийское море встретило нас румяным утром, легоньким ветерком. Зато Гедримович и Алексеев учинили нам поистине астрономо-навигационный марафон, освободив от всех прочих дел и

нарядов. Наблюдение — задача, и так без конца… Когда же пошли вблизи восточного берега моря, то тут одно только требование: где находимся? мимо чего проплываем? При этом обязательно давай полную характеристику! Не меньшую, чем в лоции.

Вошли в Финский залив. Здесь астрономический марафон финишировал, а навигационный стал еще труднее. Именно: чем ближе к дому, тем труднее. «Волхвы» требовали от нас детальнейшего знания островов… Маяки и знаки, их характеристики — наизусть!.. Описание дна морского с многочисленными банками спрашивали с нас так, точно мы по нему пешком ходили и все видели. Наконец-то у острова Сескар объявили: штурманская вахта закрыта. Финиш. «У-ра!» Пожалуй, «ура»-то кричать было рановато… Ведь оценки за практику нам еще не объявляли. Каждому хотелось знать, каковы его результаты. Только теперь мы поняли, что «волхвы» гоняли нас па марафоне, чтобы окончательно проверить наши познания в мореходных науках. Ну что же, поживем — увидим. Ждать осталось недолго.

Тем временем отряд, пройдя Сескар, уменьшил ход. С чего бы это? Ближе, к нам, по направлению к Копорской губе, дымя что есть мочи, буксир тянул большой корабельный щит. Много левее были видны огромные буруны двух эсминцев. На баке крейсера собралась чуть ли не половина экипажа, все с интересом наблюдали…

— Сейчас жахнут, — пробасил кто-то, видимо, из комендоров.

Сначала полыхнули орудийные вспышки, а затем дошел и звук выстрелов. Через несколько секунд по обеим сторонам щита выросли по два водяных султана. Еще вспышки и орудийный гул. Опять та же картина. Вспышки — залпы, вспышки — залпы.

— Перешли на поражение, — со знанием дела заметил кто-то.

Щит порою за водяными султанами вовсе не был виден. Столбы воды, немного перемещаясь — то за щитом, то перед ним, — своими всплесками совсем закрывали его.

— Вот дают, вот дают прикурить! — с восхищением повторял старшина орудия, в расчет которого входили и курсанты.

Зрелище захватывающее, но короткое. Всего несколько минут — и стрельба прекратилась. Для нас событие исключительное! Мы видели первую в жизни артиллерийскую атаку наших замечательных миноносцев. Неизгладимое, на всю жизнь, впечатление. Прекрасное завершение нашей летней практики.

Молекулы, пушки, торпеды

Летняя практика 1925 года закончилась традиционными общеучилищными гонками на Малом и Восточном Кронштадтских рейдах.

Состязались мы на катерах, вельботах и шестивесельных ялах. К чести бывших «подготовиловцев», добрая половина призов осталась за ними. Наш катер занял первое место. Каждому из нас выдали жетон в виде спасательного круга с перекрещенными веслами и римской цифрой «I». Гонку под парусами выиграл катер, на котором старшиной имел честь быть пишущий эти строки. Приз нагрудный жетон в виде темно-синего эмалевого щита с накладной золотой шестеркой и разрезным фоком — был особенно красив.

Находясь в отпуску, эти знаки морской доблести мы носили на фланелевках с особой гордостью. Хвастаться не хвастались, а рассказать, в каких жарких схватках они добыты, не отказывались. Слушая нас, парни хмыкали, девчата восхищались, а мы при этом искренне сожалели, что нет с нами и не будет Володи Перелыгина (в силу некоторых обстоятельств ему пришлось уйти из училища). Вот уж кто рассказал бы: мы и сами не разобрали бы, что было, а чего не было…

Возвращаемся из отпуска в Ленинград. Училище на месте. Все по-прежнему. А вот народу курсантского и училище прибавилось. Что сие значит? Оказалось, Военно-морское подготовительное училище расформировано, его выпускники переданы в высшие училища, в том числе и в наше.

Наше училище выпускало универсалов — вахтенных начальников. Каждый выпускник мог быть назначен на корабль штурманом, артиллеристом, торпедистом, минером и даже ревизором, проще говоря — хозяйственником. Исходя из этого и был построен весь курс обучения. Первый год: математическая подготовка, мореходные науки, морская практика; второй год: продолжение мореходных наук, основное изучение оружия, зимой — в училище, летом — на боевых кораблях, в арсеналах — с практическим применением оружия; третий год: мореходные науки, основная тренировка в артиллерийских и торпедных стрельбах, государственный экзамен. Летом в качестве корабельных курсантов — практика на боевых кораблях, на командных должностях. Затем выпуск на основе оценок госэкзамена и командования кораблей за практику. Такая система, не лишенная своей логики, была в старом флоте, она оставалась и до начала тридцатых годов.

Все началось с химии, с ее теоретической части. Преподаватель инженер-химик Абрамов читал свой предмет мастерски, иллюстрируя лекции остроумными примерами. Абрамова мы очень уважали, дивились, как он свободно владеет материалом. И все же, кроме Волкова, Романовского, Афиногенова и Алферова, у которых хватало воображения видеть все эти молекулы, большинство из нас, честно говоря, химию зубрили. Зубрили до умопомрачения.

Если Абрамов был очень требовательным преподавателем, то Ворожейкин человек известный в мире химиков — и вовсе не давал нам спуску. Зачеты сдавали ему по многу раз, пока он не убеждался, что знания у курсанта твердые.

Ворожейкин и Абрамов все же заставили нас химию осилить, и мы смогли приступить к практическим работам. Химическая лаборатория, так же как и физический кабинет, в училище была оборудована прекрасно. Рабочие столы, шкафы, полочки, вытяжные шкафы — все сделано из чистой, без сучка, светлой березы. Табуретки для занимающихся тоже из березы, с конусообразными массивными ножками, на которых установлена небольшая, с углублением, чтобы было удобнее сидеть, массивная крышка, закрашенная черным лаком. Жаль, что теперь таких не делают.

Практические работы нам были больше по душе. После одной из них Абрамов сказал:

— С теорией вы выплыли в свободном плавании, что ж, это неплохо. Мы с вами научились делать пороха, правда — в мизерных количествах, но все же пороха, взрывчатые вещества. Остается самая малость — взрыватель, вернее его капсюль, или, как в просторечии называют, пистон. Сейчас мы попробуем получить гремучую ртуть.

Абрамов показал нам, как это делается, и попросил Волкова и Торева повторить операцию самостоятельно.

Пока Абрамов, уйдя в дальний угол, чем-то занимался, ребята успели увеличить объем и вес компонентов вдвое. Полученную горошину положили на наковальню, и Волков трахнул по ней молотком… Зазвенели разбитые химические пробирки, одно стекло в вытяжном шкафу…

— Поздравляю с окончанием курса химии. Все как обычно. — Глаза Абрамова смеются.

Лаборант, подбирая разбитое стекло, ворчит:

— Каждый раз на этом самом месте… Только успевай посуду заготавливать…

На этом наше химическое образование закончилось.

Приступили к изучению артиллерийского, торпедного и

минного оружия. Занятия по артиллерии вел Шейн. Для этого человека, влюбленного в свое дело, артиллерия действительно являлась «богом войны». Он был искренне убежден, что важнее артиллерии на флоте ничего нет. Калибры, пробиваемость, дальность, скорострельность, вес снарядов, пороховых зарядов приводили нас в изумление. Артиллерией увлеклись все. В артиллерийском кабинете стояли артиллерийские установки до 120 миллиметров. Что касается более крупных калибров, то их изучали только по отлично выполненным чертежам. Не будь в кабинете главстаршин-лаборантов, завзятых комендоров, мы не смогли бы как следует изучить артиллерийское дело. Шейн часто рекомендовал при затруднениях обращаться именно к ним. Он постоянно внушал нам:

— Придете на корабли, не стесняйтесь учиться у старшин-сверхсрочников. Они имеют богатейший опыт. Вообще, молодые люди, будете командирами — не кичитесь, не козыряйте своими знаниями. Главное — не торопитесь использовать данную вам власть, будьте скупы на взыскания и внимательны к стараниям подчиненных… Как видите, я уже лыс, поверьте мне: не утверждайте себя властью, данной вам, а добивайтесь, чтобы подчиненные признали в вас командира. Это великое дело, когда подчиненные в вас верят. В артиллерии секунды решают все. Понимаете, какое значение в этих условиях имеет взаимное доверие и, я бы сказал, уважение. Артиллерийская служба требует во всем величайшего порядка и дисциплины, а они начинаются с головы — с командира, то есть с вас. Учитесь быть подтянутыми и во всем аккуратными!

Артиллерию мы изучали старательно и знали ее, как говорил Шейн, «подходяще».

Минное оружие неожиданно для нас стал преподавать Суйковский. Предмет он знал превосходно. В первую мировую войну Суйковский был старшим офицером на одном из крейсеров, которые ставили мины у берегов Германии, чуть ли не в Кильской бухте, чем нанесли значительный урон противнику и заставили его втянуться в широкие и дорогостоящие тральные операции.

Новая встреча была обоюдно приятна. Суйковский, видя знакомые лица, даже расчувствовался:

— Повзрослели-те как… Еще бы! Два года — срок немалый.

Выдержав небольшую паузу, Суйковский так начал свою первую лекцию:

— Русский флот в развитии и применении минного оружия всегда был впереди других флотов. Достаточно обратиться к событиям и опыту минувшей войны на Балтике…

Началось изучение бывших тогда на вооружения мин 1908 и 1912 годов, бесхитростных по конструкции, но внушительных по разрушительной силе.

Торпедным оружием мы занимались под руководством Добровольского, воспитанника самого Л. Г. Гончарова — профессора Военно-морской академии, авторитетнейшего на флоте ученого в области развития боевых средств на море и средств борьбы с ними. Добровольский ваял на себя все вопросы, связанные с историей развития и теорией торпедного оружия. Изучение материальной части торпед и торпедных аппаратов шло под руководством лаборанта Осипова, а проще — дяди Яши, истинного «бога» торпедного дела.

Торпеда своей машиной и всем хозяйством, связанным с движением в водной среде, остроумной системой управления вертикальными и горизонтальными рулями меня просто приворожила. Это тебе не артиллерийский снаряд: вылетел из ствола и летит, неуправляемый. Торпеда, точно живое существо, сама держит направление сразу в двух измерениях и несет заряд более ста килограммов.

В нашем классе, как и на всем курсе, возникали жаркие дебаты. Спорили о преимуществах артиллерии и торпед. Артиллерия, безусловно, оружие надежное, но для нее надо строить линкоры, а вот торпедой можно стрелять с любого катера…

— С аэропланов бомбы бросают, а почему не могут бросать торпеды? — как-то мечтательно заявил Алферов.

Володя у нас был известный фантазер — то у него «икс-лучи», то теперь с аэропланов торпеды кидать собирается.

Однако споры спорами. А как решить, кем быть? Вот жгучий вопрос вопросов, который вставал перед нами…

Летняя практика 1928 года

Нашему классу посчастливилось: практику по артиллерии, то есть комендорские стрельбы, будем проходить на знаменитой канонерской лодке «Красное Знамя»; ранее носившей наименование «Храбрый». Знаменит этот корабль был боями в Рижском заливе, в Моонзунде, с превосходящими силами кайзеровских миноносцев. В этих боях он неизменно добивался успеха.

Экипаж канонерской лодки, от командира до любого комендора, был подобран из мастеров своего дела. Это они вместе с другими отважными матросами Балтики не пустили в Финский залив кайзеровский флот, призванный русскими капиталистами для подавления революционного питерского пролетариата. Вот на каком корабле предстояло нам проходить практику.

С почтительным трепетом всходили мы на его борт. Как всегда, практика началась с изучения корабля. По вооружению с нами занимался корабельный артиллерист. По устройству корабля — старший механик.

…Лето. Жара. Занятия проходят на верхней палубе, в тени надстройки. Механик рассказывает нам историю строительства корабля. Речь его обстоятельная, ровная, каждое слово к месту.

— Поди, скучно много лет служить на одном корабле? — задает вопрос Виктор Герасимов.

— Почему скучно? Это же для меня родной дом. Разве может быть скучно в таком доме! Два года назад предлагали мне перейти на «Комсомолец» старшим механиком. Категорически отказался. Заявил, что до последних дней жизни буду на родном корабле, где горя и радостей было вдосталь, и дороже в морской нелегкой службе у меня ничего нет…

Начались комендорские стволиковые стрельбы 37-миллиметровыми снарядами. Когда в ствол большого калибра вставляется ствол под 37-миллиметровый снаряд, работают оба наводчика — замочный и заряжающий. Щит площадью 25–30 квадратных метров буксируется на расстоянии 10–12 кабельтовых. Оценка число попаданий. Так, пара за парой, мы и стреляли. Лучше всех стреляли Романовский с Горевым.

Однажды объявили: завтра в Копорской губе по плану учения канонерская лодка должна высаживать десант, в десант идут курсанты. Старшиной одного из двух корабельных гребных катеров назначили меня.

…Раннее утро. Штиль. Скоро пойдем высаживать десант.

Встал на кнехт, чтобы еще раз проверить, как все закреплено в вываленном за борт катере. И вдруг… точно кто-то стукнул по ногам — и я лежу на верхней палубе. Ничего не понимаю. Корабль продолжает движение. С мостика раздается голос старпома Карпова:

— Аварийная тревога!

Канонерская лодка замедляет ход, а затем и вовсе останавливается. На корабле мы люди временные, поэтому по всем тревогам у нас одно место — на верхней палубе по правому борту, в районе кожуха дымовой трубы. Быстро построились. Видим: с поразительной быстротой для его лет старший механик ныряет то в один отсек, то в другой. Вот он с необычайным проворством вылезает уже из котельного отделения и скрывается в машинном. Чувствуем: дифферент на нос увеличивается. За бортом вода как будто ближе к верхней палубе стала.

— Аварийной партии завести пластырь! Половина курсантов на пластырь! — командует Карпов.

Все работают без суеты, молча и быстро. В районе носовой части внизу слышны удары кувалд — стало быть, ставят подпоры или аварийные щиты. По нашему разумению, аварийное учение идет слаженно. Механик что-то негромко сказал Карпову, и он скомандовал:

— Всем курсантам переносные ручные помпы спустить в большой кубрик! Голос Карпова как будто несколько тревожен.

Не без затруднений спускаем помпы в кубрик. Но что это?! В кубрике полно воды, почти до колен. Ученье — понятно! Однако зачем напускать столько воды в кубрик? Непонятно… С помощью трюмных быстро пустили в дело помпы, отливные рукава протянули на верхнюю палубу через входной люк.

— На размахи встать по четыре человека! Работать что есть сил в три смены! Остальным откачивать воду ведрами по цепочке! — командует Карпов.

Работаем в бешеном темпе. Больше чем на пять, а то и на три минуты духу не хватает. Откуда-то в кубрике появился стармех. Осмотрел все углы, что-то прикинул:

— Молодцы ребятишки! Дело идет на лад. Прошу темпы не снижать. Повышать можете сколько сил хватит, а снижать ни в коем случае!

Работаем без устали. Воды в кубрике стало наполовину меньше. Чуть снизим темп, она опять откуда-то прибавляется. Снова нажимаем. Чувствуем, корабль медленно движется вперед. Сверху ребята передали: идем курсом на Кронштадт.

Уже несколько пасов мы работаем на откачке воды, а внутри корабля трудятся аварийные партии, оглашая его звуками кувалд.

Нигде никакой нервозности. Тон всему задают вездесущий старший механик и старпом.

Даже тогда, когда па подходе к Кронштадту к кораблю приблизились буксиры, а один, ошвартовавшись у борта, стал своими водоотливными средствами откачивать воду, когда из кубрика вода ушла и перестали работать па ручных помпах, мы все еще считали — проводится аварийное учение. И только когда корабль был экстренно поставлен в док и мы увидели размеры повреждений от посадки его на не обозначенную на карте «сахарную голову», поняли, в каком тяжелом положении он находился и что не случилось с ним самого большого бедствия только благодаря старшему механику, отлично знавшему свой корабль, до последнего винтика и заклепки, благодаря распорядительности, хладнокровию, выдержке командного состава и великолепной выучка экипажа.

Мы получили тяжелый, но нужный урок. Поняли, как надо знать свой дом-корабль, как бороться за его живучесть и как подобает себя вести командному составу в критической ситуации.

На этом наша артиллерийская практика на «Красном Знамени» закончилась. Зато мы узнали, что такое доковые работы, очищая железными щетками подводную часть корабля до металлического блеска.

После «Красного Знамени» штурманскую практику проходили на берегу, в Петергофе. Все тот же Алексеев с неизменным Никанором Игнатьевичем Сурьяниновым учили нас уму-разуму. Занимались мы главным образом береговыми астрономическими наблюдениями с помощью искусственного горизонта, шлюпочным промером, получали первоначальные навыки, необходимые каждому в съеме береговой черты.

А вскоре наша группа перебралась в Кронштадт для практики по минному, подрывному делу и торпедному оружию. На небольшом корабле «Мина» под руководством корифеев минного дела Киткина и Тепина мы собственноручно, как положено в минной партии, готовили мины к постановке, ставили их, как это делают на боевых кораблях, а потом выбирали. Работенка не из легких. Каждую мину, цепляющуюся за грунт лапами минного якоря, нужно было подтянуть к борту корабля и поднять вместе с якорем, минреп протереть, тщательно смазать густым, как тавот, маслом, намотать при строго определенном натяжений на вьюшку. Извозились мы в масле и грязи от носа до пяток. Может, поэтому среди нашей группы особых охотников заниматься минным делом не нашлось.

Зато все были покорены торпедным оружием. Огромные светлые мастерские. Над приборами торпед работают в

чистейших халатах. Машины отлаживают так, что они тикают, как хорошие часы. Умное создание — торпеда. Вон их сколько дремлет в стеллажах, и каждая ожидает своего часа. «Торпеды и их носители это наше стремление, наше призвание» — так думали многие…

Вместо бескозырки — «мичманка»

После назначения от нас командиров взводов и отделений на младшие курсы все мы, уже третьекурсники, легко разместились в бывшей церкви на третьем этаже, над парадным входом. Вот и стали мы старшим курсом. Пошел последний год в стенах училища.

Продолжались занятия по астрономии, навигационной прокладке. К штурманским наукам прибавилась девиация. Основной упор делался на правила артиллерийской и торпедной стрельбы. Кроме занятий по марксизму-ленинизму читался краткий курс принципов организации партийно-политической работы.

На первое занятие по девиации идем в девиационный кабинет. В правой половине кабинета столы, табуретки, огромная, во всю стену, доска. Все сделано из светлой березы. Над доской девиз: «У хорошего штурмана и плохой инструмент всегда в порядке». У классной доски, кроме белого синий и красный мелки. В левой половине кабинета круглые вращающиеся платформы с магнитными компасами. Всем кабинетным хозяйством ведает все тот же Никанор Игнатьевич Сурьянинов.

В классе уже сидит преподаватель Сергей Иванович Фролов. Личность не менее примечательная, чем М. М. Беспятов.

Читал свои лекции Сергей Иванович так просто и содержательно, что мы почти зримо видели все силы, терзающие мечущуюся стрелку магнитного компаса. Сказанное тут же воспроизводилось в чертежах и формулах на классной доске цветными мелками. Свой рассказ Фролов вел не спеша, чтобы мы успевали все записать и начертить. Лекции были так хороши, что, если запишешь их, то уже никаких учебников не потребуется.

Постепенно перешли к определению и уничтожению девиации, вращаясь на платформе и пеленгуя на восьми курсах истинный Норд, обозначенный на стене кабинета.

Благодаря Сергею Ивановичу девиацию мы знали твердо. Придя на корабли, мы не подвели нашего преподавателя.

Тренировки в управлении артиллерийским огнем и в торпедной стрельбе проводились в специальных кабинетах.

Очередное занятие в кабинете артиллерийской стрельбы. Его проводит Винтер — тот самый, который был артиллеристом на «Авроре», когда крейсер произвел свой исторический выстрел. На полигоне, на заднике, нарисовано облачное небо, волнующееся море. Осветительной аппаратурой можно создать любую

видимость. Корабль-цель с помощью различных приспособлений может двигаться под любым курсовым углом и с любой заданной скоростью.

Управляющий огнем находится как бы в боевой рубке и наблюдает за всей обстановкой на море (полигоне), в его власти менять курс и скорость своего корабля. Задача вовсе не из легких. Нужно в течение двух-трех минут определить элементы движения цели (курсовой угол и скорость), изменение расстояния за протекшую минуту, принять решение, с какой дистанции открыть огонь, пристреляться и перейти на поражение. Дорога каждая секунда. Казалось бы, чего тут волноваться: это же не бой, а всего-навсего занятие в кабинете стрельбы, но каждый управляющий огнем вмиг становился пунцовым или бледным…

Управляли огнем по очереди — Саша Козловский, Юлий Романовский, который весь преображался во время стрельбы и действовал с необычайным увлечением, Вася Осико…

Вася Осико, один из заводил и охотников до всяких «баек», проявил незаурядные артиллерийские способности и оправдал уверения Шейна в том, что если Осико к артиллерии будет относиться с таким же рвением, как к рассказам небылиц, то из него может получиться приличный флотский артиллерист.

Самоотверженный труд наших наставников в артиллерийском искусстве принес свои плоды. Добрая половина курса преуспела в артиллерийских делах. Алексей Катков, с которым во время войны я служил на эскадре Черноморского флота, стал флагманским артиллеристом Военно-Морского Флота, Юлий Романовский — начальником научно-исследовательского института, Василий Афиногенов — видным в ВМФ артиллеристом. Иные, такие, как Фокин, Волков, командовали во время войны крупными соединениями надводных кораблей.

Артиллерийские тренировки сменялись тренировками в кабинете торпедной стрельбы. Тут правила вроде бы куда проще, суть сводится к решению треугольника, две стороны которого — путь противника и путь стреляющего корабля, третья — путь торпеды. Определи эти элементы, и дело сделано. Но все оказывается значительно сложнее. Дальность следования торпеды втрое меньше дальности полета снаряда. Значит, до точки торпедного залпа нужно суметь прошмыгнуть под огнем противника несколько десятков кабельтовых, двигаться переменными курсами среди падающих и нацеленных на тебя снарядов несколько минут.

Приборы стрельбы самые простейшие. Торпеды до цели идут не секунды, а минуты. Значит, вся загвоздка в выборе угла

упреждения, с которым должна быть выпущена торпеда. Чтобы перекрыть вероятные ошибки, непредвиденные элементы маневрирования цели, стрелять следует несколькими торпедами, направляя их веером. Таких залпов можно произвести от силы три. Больше торпед на миноносце нет. Свои ошибки артиллерист может исправить, изменяя траекторию полета снарядов по дальности и направлению, торпедист такой возможности лишен. Ошибся — все пошло насмарку. Не заметил, как схитрил противник, — торпеды проскочили мимо цели, ратный труд всего экипажа пропал даром. К тому же торпеда — это машина со сложным хозяйством. Готовить ее к действию нужно с ювелирной точностью.

А мы-то наивно представляли себе, что стрелять торпедами проще простого. Тренировали нас до умопомрачения. Немало нашего брата в неурочное время просиживало в кабинете торпедной стрельбы. Да и вообще, чем ближе к концу учебного года, тем чаще и дольше стали задерживаться мы по вечерам в классах, кабинетах и в ротном помещении. Приближалось неумолимое: государственные экзамены.

Со второго курса начальником у нас стал В. П. Гаврилов, К нему можно было обратиться по любому вопросу учебы, флотской жизни и всегда получить исчерпывающий ответ. Мы его очень уважали за блестящий ум, за умение найти общий язык с курсантами. Он по-отечески заботился о нас и во многом помогал.

На последнем курсе нашими умами завладела мысль о часах с секундомером, таких, которые получил предыдущий выпуск от ЦК комсомола. В те годы часы были чуть ли не роскошью, и для нас они стали предметом мечтаний.

Однажды вечером в ротное помещение вошли Алферов, Рязанов и Марасанов вся руководящая тройка курса.

— Были у комиссара Волкова, толковали насчет часов, — сказал Алферов. Пока порадовать вас нечем. Одно узнали: прошлому выпуску ЦК комсомола подарил часы как призванным на флот в двадцать третьем году по комсомольской мобилизации. На нашем курсе многие из такого же призыва, да есть еще и такие, кто призывался на год раньше. Комиссар согласился написать в ЦК комсомола ходатайство, с которым кому-то из курсантов придется поехать в Москву.

Это дело поручили Васе Осико и мне. Получив письменное, за подписью Волкова, ходатайство, мы отправились в Москву. Приехав в столицу, условились встретиться на следующий день у коменданта города и оттуда пойти в ЦК ВЛКСМ. К нужному нам секретарю ЦК комсомола сразу попасть не удалось. Попросили

прийти на другой день. Явились в точно назначенное время.

— Здравствуйте, ребята. Каким ветром занесло? По каким делам? — такими словами встретил нас секретарь.

Докладываем суть дела — нашу просьбу поощрить комсомольцев, ушедших на флот в двадцать втором — двадцать третьем годах.

— Экая досада! Мы и не знали, что нынешний выпуск Военно-морского училища состоит из комсомольцев, призванных на флот в двадцать втором двадцать третьем. Вот что, ребята! Часы мы приобретали на золото. Сами знаете, дело это нелегкое. Но не унывайте, мы сделаем все возможное. Уверен, будут у ребят комсомольские часы. А как идут у вас дела? Скоро ведь государственные экзамены. Старайтесь! Честь комсомольскую держите высоко. Как говорят у вас на флоте, «семь футов вам под килем»! Всем ребятам передайте от ЦК комсомола привет. Счастливого вам пути…

Как только мы возвратились в роту, вся братия нашего курса собралась послушать, чем закончилась наша миссия в Москве…

Госэкзамены начались с письменной работы по навигации (прокладке) с решением астрономической задачи. В этот день в училище было особенно торжественно. Тишина. Все ходили словно на цыпочках.

Паркетный пол Зала Революции натерт до зеркального блеска. В шесть рядов вдоль всего зала расставлены столы. Их столько, сколько экзаменующихся. Между рядами столов расстояние не менее двух метров. На каждом столе навигационная карта, прокладочный инструмент, необходимые пособия, мореходные таблицы, несколько хорошо заточенных карандашей и ни одной резинки. У каждого стола табуретка.

Вдали, у самой эстрады, поперек зала несколько столов, покрытых зеленым сукном, — для членов государственной экзаменационной комиссии. Справа и слева от этих столов, вдоль стен, несколько пустых столов — очевидно, для работ, которые мы будем сдавать.

Входим в зал. Каждый выбрал себе стол и стал около него. Появляются члены комиссии. Все штурманские светила флота!.. Вместе с ними несколько взволнованные Гедримович, Алексеев, Рыбаков и Сурьянинов. Комиссия рассаживается за столами. Садимся и мы.

— Товарищи курсанты! — обратился к нам председатель комиссии. — У каждого из вас на столе задание. Прошу начинать. Время пошло. Для исполнения задания дается три часа.

Каждый раскрывает свой пакет и достает задание. Иные перечитывают его дважды. Иные тут же приступают к работе.

Через некоторое время наши «волхвы» поднимаются и неторопливо обходят ряды, успокаивая тех, кто чрезмерно волнуется.

Уже пошел второй час отпущенного нам времени. Пыхтим. Первыми закончили работу Хирвонен, Волков, Алферов, за ними все остальные кучно. Вскоре узнали: завалившихся нет. Лучшая работа у Хирвонена. Ай да Саша! Молодец!

После устного экзамена по астрономии, видя наше перенапряжение, Гаврилов посоветовал накануне следующего экзамена ничего не делать, а погулять по набережной и вовремя лечь спать.

Совет был мудрым. И мы последовали ему. Оставшиеся экзамены пошли легче. Все сдали всё и были допущены к летней практике на боевых кораблях в качестве корабельных курсантов. Вместо бескозырок мы надели фуражки с козырьком. Их на флоте называли «мичманками». Настроение — лучше быть не может. Даешь флот! Горы можем своротить…

Без пяти минут командиры

Смысл летней практики в качестве корабельных курсантов состоял в том, чтобы дать возможность пройти стажировку на командных должностях, проверить способности к самостоятельной командной работе в условиях службы на боевом корабле, способности к управлению артиллерийским огнем. Кораблями, наиболее отвечающими этой цели, были линкоры: экипаж более тысячи человек, разнокалиберная артиллерия, весь уклад корабельной жизни, строго соответствующий корабельному уставу… Линкоры являлись олицетворением морской культуры и ее законодателями. Никто из нас еще не бывал на таких кораблях (длина около 200 метров, ширина более 25 метров, осадка 10 метров).

Горя любопытством, подходим на «Водолее» к борту флагманского корабля флота линкору «Марат». На нем будет стажироваться наша группа корабельных курсантов. Вахтенные, принимая швартовы «Водолея», действуют сноровисто, как на учении. Краснофлотцы с кранцами умело, без команды подставляют их под все выпуклости «Водолея», которые могут поцарапать борт линкора. Вахтенный начальник вооружен биноклем, на кисти левой руки у него висит небольшой мегафон для передачи команд и для связи с кормовым сигнальным мостиком. На юте никого лишнего. Нам, еще желторотикам морским, и то видно: службу на «Марате» несут по всем правилам морского искусства. Похоже, что нелегко придется нашему брату.

Выгрузились, пожитки сложили у кормовой боевой рубки. Построились на юте по правому борту. Значит, встречают на корабле с почетом, как командный состав, иначе бы построили по левому борту. Перед всем экипажем показывают, что прибыли не кто-нибудь, а командиры. Мы даже носы задрали.

Появился старпом Шенявский — высокий, сухощавый мужчина с тонкими чертами тщательно выбритого лица. В голосе его куда больше металла, чем благодушия.

— Вольно!.. Вы находитесь на флагманском линкоре, который первым, не без помощи комсомольцев, вошел в строй после разгрома интервентов. Размещаться будете в кубрике, неподалеку от кают-компании. Столоваться придется в кают-компании главстаршин, там старшим главный боцман Захаров, с ним и решайте все вопросы. После того как устроитесь, получите дальнейшие указания о своих обязанностях и заданиях.

Тем временем из кормового люка в сопровождении дежурного по кораблю вышел командир.

— Здравствуйте, товарищи корабельные курсанты! Рады вас приветствовать на борту нашего корабля. Позвольте представиться. Я — командир линкора Вадим Иванович Иванов, не Иванов, а Иванов. Надеюсь, дела у нас дойдут хорошо. Каждый из вас получит служебные обязанности. Ваша практика начнется с детального изучения корабля… Товарищ вахтенный начальник, опять у вас кранцы за бортом!.. Курсантов распустить.

У командира голос спокойный, речь ровная, четкая. Несколько округлое лицо красит доброжелательная улыбка. Внимательные серо-голубые глаза, казалось, замечали все. Надо же такое, разговаривает с нами, а непорядки за бортом увидел…

Назначили нас помощниками командиров — на башни главного калибра и на плутонги (батареи) противоминного калибра.

— Ведайте, заведуйте, учите и воспитывайте! С вас будут спрашивать командиры башен, плутонгов и прочие начальники, — шутил неунывающий Иван Горев.

Собрал нас старпом и объявил: на изучение корабля дается месяц. Выдал всем по общей тетради, в которую каждый Должен зарисовать поотсечно весь корабль, все паровые, водяные, воздушные магистрали, всю систему их переключений, всю схему электросети и способы ее переключений и все остальное, что каждый посчитает нужным. Через месяц состоится зачет по знанию устройства корабля.

От одного этого перечисления можно было впасть в уныние. Когда и как мы сумеем облазить все отсеки да еще изобразить их в чертежах?!

Выручила кают-компания главных старшин, вернее — то, что мы, столуясь там, общались с такими знатоками своего дела, как главстаршина трюмных Майданов, электриков — Носов, торпедистов — Бородин и другие.

Меня назначили помощником командира первой башни. Командиром там был выпускник 1925 года нашего же училища. Безо всяких обиняков он мне сказал:

— Вместе со старшиной башни облазить все закоулки. Расспрашивать не стесняйся, башня в натуре — это тебе не чертежи. Наш главстаршина — хозяин башни — в своих делах великий дока. По башне будешь лазать — суконное обмундирование с регалиями сними, надень рабочее платье.

Начали с преисподней — со штыря, нижней опоры всей башни. Шары подшипника, в котором вертикально вращается штырь, каждый — что здоровенный кулачище, В снарядном погребе в идеальном порядке и состоянии лежат в стеллажах снаряды, каждый из которых без помощи храп-талей и не

сдвинешь. В зарядном погребе пеналы с полузарядами чуть ли не в мой рост… Кругом изумительная чистота. Ни соринки, ни пылинки. На палубе шпигованные маты из пенькового троса. Лезем выше и попадаем в перегрузочное отделение, где с элеваторов снаряды и полузаряды подаются на лотки заряжания. Моторы, муфты-джени — для плавности наводки, рычаги, тяги, валы, валики, провода, трубопроводы — всего столько, что, кажется, и вовек не разобраться. Поднимаемся еще выше — в святая святых — боевое отделение, где орудия заряжают, каждое вертикально наводят, а всю башню — горизонтально. Здесь, собственно, и происходит стрельба. Для самостоятельной стрельбы в башне имеется огромный забронированный дальномер. Командир наблюдает за стрельбой, пользуясь башенным перископом, который защищен бронированным колпаком. От всего увиденного впечатление грандиозное! Вот это сооружение!

В боевом отделении все три ствола, как хоботы исполинского чудовища, застыли в горизонтальном положении. Какую же нужно приложить силу, чтобы затолкнуть в ствол полутонный снаряд, полу заряды пороха? Точно угадав мой немой вопрос, старшина башни командует:

— Сидоров, включи среднее! Раздельное заряжание! Деловито, нешумно загудели внизу какие-то моторы.

Открылся орудийный замок. Подошел перегружатель. Почти из-под наших ног с лязганьем появляется огромных размеров цепь Галя с крупной, похожей на змеиную, головой и лезет в орудийную камору. Старшина поясняет:

— Сейчас клоц как бы досылает снаряд в орудие. Смотрите, что будет дальше.

Пока клоц досылал снаряд, на перегружателе открылась дверца полузаряда. Клоц после секундной паузы вновь полез в ствол, но на более короткое расстояние.

— Это, стало быть, наш труженик дослал первый полузаряд. Глядите, что теперь! — Старшине доставляло явное удовольствие комментировать работу механизма.

Клоц в третий раз полез в ствол, на еще меньшее расстояние.

— Сейчас он дослал второй полузаряд, в несколько пудиков весом.

Орудийный замок закрылся.

— Сидоров, среднее на автоматическое заряжание!

Все заработало так же деловито, последовательно, точно это не механизмы, а живые разумные существа. Орудие, поднявшись на угол возвышения, как бы присело для того, чтобы с чудовищной силой единым духом вытолкнуть снаряд, послать его

в ненавистного врага.

— Красивая, штука, не правда ли?.. — поглаживая ладонью ствол, произнес старшина. — Это еще что. На стрельбе башня — как живое существо, только человеческим голосом не говорит. Ежели все в порядке, то что твой огромный кот мурлычит. А ежели где чего не так, мигом голос подаст, вроде помощи от человека просит. Ну, а коли зарычит, значит, дело дрянь. Все стоп. Все рычажки, суставчики осмотреть, прощупать требуется. Башня — она умная. Мы с ней живем в ладах…

Так ласково, словно о друге, говорил старшина о первой башне линкора «Марат».

Пошли чуть не каждый день частные башенные, орудийные, плутонговые, а также общие — главного и противоминного калибра раздельно — учения. Наконец, обще корабельные, в дневных и в ночных условиях. Тренировки на станках заряжания. День и ночь, день и ночь экипаж в трудах. Мы, курсанты, втянуты во весь этот круговорот. Задыхаемся от недостатка времени на выполнение заданий по программе нашей стажировки. Все это время мы на себе чувствовали, какой адский труд надо вложить, сколько пота с каждого сойдет, прежде чем появится умение, прежде чем отладится, сыграется более чем тысячный оркестр — экипаж линкора, чтобы быть готовым к стрельбе.

Мне — да и не только мне, а почти всем нам — служба на линкоре понравилась. Это превосходная школа. Кто ее пройдет, наверняка флоту пользу принесет, да и сам в делах флотских преуспеет.

Через несколько дней после того, как мы освоились с кораблем, стали нас назначать для несения вахты на верхней палубе в качестве помощников вахтенного начальника. На носу помощник вахтнача должен вместе с вахтенным старшиной следить за порядком от форштевня до второй дымовой трубы; далее, до кормы, этим делом занимался второй помощниц вахтнача на юте.

Самое людное место на корабле — носовая часть, бак. Именно там курят, отдыхают, «духи» и коки дышат свежим воздухом, там в часы досуга и поют, и пляшут, и всякие россказни рассказывают. В таком большущем экипаже, как линкоровский, талантливых балагуров-рассказчиков, плясунов, любителей попеть превеликое множество.

Дело помощника вахтенного начальника на баке — следить, чтобы там всегда соблюдался приличествующий флагманскому кораблю флота порядок.

Моя первая вахта в этом амплуа. Обошел места, за которыми обязан наблюдать, — вроде все в порядке. Осматриваю водную

поверхность в носовом секторе, что тоже входит в мою обязанность. Вдруг слышу громкий голос:

— Ребята, Маруся идет, смывайся!

Стоим на Лужском рейде. На корабле никаких женщин нет. Какая тут может быть Маруся?! Нет никого, кроме идущего с кормы по правому борту командира корабля.

Бегу навстречу, докладываю и сопровождаю командира, идущего на бак. Людей — никого, как ветром сдуло.

— Можете быть свободным. — С этими словами Иванов через носовой тамбур спустился на нижнюю палубу.

Для меня стало ясно, что между собой краснофлотцы звали командира Марусей. Странно! Почему?.. Потом узнал: за мягкий, высокого тембра голос, за столь же мягкую, деликатную манеру обращения с людьми.

…Мы делали успехи и даже, как в шутку говорили, получили «продвижение по службе»: нас допустили к несению службы помощника вахтнача на юте. Не где-нибудь, а на юте! Это уже почет, доверие. Там, на юте, вся служба. Только успевай поворачиваться! То принимай баржи с продуктами, то отправляй людей в Кронштадт для работ или в госпиталь! Одно увольнение на берег чего стоит… Нужно отправить сразу несколько сот человек, каждого осмотреть, чтобы был побрит, подстрижен, одет по форме и опрятно, ременные бляхи начищены. Корабль флагманский, то и дело приходят и отходят катера и шлюпки с начальством. Вместе с вахтенным начальником вертишься так, что время четырехчасовой вахты пролетает незаметно, а ноги гудят и так хочется если не лечь, то, во всяком случае, хотя бы посидеть, отдохнуть от трудов праведных…

Старший артиллерист линкора Вербовик — человек примечательный. Выросший, как и И. С. Юмашев, Г. И. Левченко, И. И. Грен, из юнг царского флота, поднявшийся до флотского кондуктора (современный главный старшина), получивший военно-морское образование в первой половине двадцатых годов, он был прирожденным артиллеристом, кумиром своих комендоров и артиллерийских электриков. Команде разрешено купаться — он первый с верхней палубы, с десятиметровой высоты, прыгает в воду. Следом за ним пушкари… С парового катера, подходящего к трапу, никогда не сойдет, а метра за два прыгнет на нижнюю площадку трапа. Начнет «пушить» своих комендоров — только перья летят и уши вянут. Но за них же, своих пушкарей, пойдет хоть к черту на рога, грудью заслонит. Никто и никогда на него не обижался. Прощали ему и боцманские обороты речи, потому что употреблял он их без злобы, не из желания унизить человека. Знал Вербовик свою

артиллерию как никто другой, умел выполнять обязанности любого из номеров орудийного расчета. Стрелял поискать такого, не найдешь! Артиллерия была его жизнью, его призванием. Видимо, поэтому и Вадим Иванович, ненавидевший всякую ругань, мирился с некоторыми особенностями Вербовика, личности на флоте более чем примечательной…

Во время угольной погрузки от авральных работ освобождались только старший артиллерист Вербовик и старший штурман Чернышев. Они попеременно несли службу вахтенного начальника.

Угольная пыль стоит облаком, Вербовик, подтянутый, быстрый и энергичный, несет вахту во всем белом, даже носки белые. Кругом грязища, а он в белом… Смотрели мы на него и поражались. Однажды не вытерпели, спросили, что за причина. Хитровато сощурив глаза, Вербовик ответил:

— Разве можно во время угольного аврала носить суконное обмундирование? Его же не выстираешь потом. А это белое, ставшее черным, отнесу я своей любезной, она его в щелоке отвалтузит, и снова все как новенькое… Так-то! Имейте в виду: на флоте сообразительность — первейшее дело.

Уголька на линкор грузили несколько тысяч тонн. Принимали и мазут, но мало. Его использовали в топках паровых котлов, когда нужна была скорость свыше двадцати узлов, поэтому в походе линкор дымил, что хороший завод, а деревянный настил верхней палубы шлаком засыпало, будто кто-то нарочно мелкий, как песок, шлак лопатой разбрасывал. На верхней палубе не поспишь, а внутри в помещениях — жарища, духота. В жилых помещениях экипажа нет никаких иллюминаторов, за исключением нескольких кают, расположенных на корме, и бортовых — в районе машинных отделений.

Температура в каютах командного состава такая, что через шесть — восемь часов вода из бачков в умывальниках испаряется начисто, как будто ее там никогда и не было.

Дел на корабле у каждого по горло. Раз ты помощник командира башни, стало быть, все, что входит в его подчинение — башня, личный состав, кубрики, верхняя палуба в районе башни и боевой рубки, — это твое заведование. Чистка, приборка, поддержание порядка — тоже твое дело. Значит, вставать нужно еще до побудки. А ложиться? Ложиться приходилось за полночь. Нужно подготовиться к политзанятиям, поработать для стенгазеты…

…Первое в жизни политзанятие. Каждый готовится к нему не меньше, чем к госэкзамену. Кубрик личного состава башни.

Народу полно. Всем интересно, что расскажет без пяти минут командир. Многие присутствующие — либо мои погодки, либо старше на год-два, а если говорить о службе, то и того больше. Заглядываю в конспект и уж никак не могу оторваться от него, так и шпарю по конспекту. Проходит несколько минут, чувствую: контакта с аудиторией должного нет, нет и интереса к тому, что я говорю, иные слушают с безразличным видом. Тушуюсь еще больше. Ладони горят, шея горит, тельняшка взмокла, а толку мало. Теперь уж минуты кажутся часами. Отговорил положенное, не отрываясь он конспекта. Наконец, сигнал на перерыв. Я уж думал, его сегодня и не будет. Собой недоволен. Расстроен своей неумелостью чрезвычайно. Поднимаюсь из кубрика на нижнюю палубу.

— Товарищ курсант Андреев!

Вздрогнул от неожиданности, обернулся и увидел заместителя комиссара корабля Яковлева, в прошлом рабочего-слесаря. Поднялись с ним на верхнюю палубу. Идем в корму, где каюты командования корабля.

— Разволновались? Это неплохо, потому что в равнодушии никогда хорошего дела не сделаешь. Огорчены тем, что аудитория безмолвствовала?

— Очень.

— Совсем хорошо, что очень. Уверен: в следующий раз все будет лучше. Ну а как вы думаете, почему она безмолвствовала?

— Ума не приложу. Все говорил вроде бы правильно, а получилось не то! — с досадой произнес я.

— Хотите, я вам скажу, в чем дело? Да успокойтесь же наконец. Вы ведь не красна девица, а, командир. Командир свои эмоции должен уметь сдерживать и подчинять воле.

— Да ведь первое…

— Ну что ж, бывает, что «первый блин комом», зато потом — как кружева и вкуса необыкновенного. Вы любите блины?

— Очень! — невольно мое лицо расплылось в улыбке.

— Я тоже. Моя мамаша великая мастерица блины печь, а я еще больший мастер их уписывать. Выходит, у нас с вами, как у русских людей, одинаковый вкус. Может, зайдем ко мне в каюту?

Спускаемся туда, где размещаются кормовые каюты. Мое волнение как-то разом улеглось. В каюте на полке много книг. Произведения Ленина, материалы по партийно-политической работе, художественная литература. Меня заинтересовала пьеса «Любовь Яровая».

— Интересуетесь «Любовью Яровой»? Вещь замечательная, высокопартийная. Читаешь — дух захватывает. Могу дать почитать… Только после того, как «блины пойдут кружевами», —

смеется Яковлев. — Садитесь!.. Ничего, ничего, балалайку можно положить и в угол дивана… Ну что, отдышались?

— Вполне.

— Вот теперь и поговорим о деле. Материал, готовясь к политзанятиям, вы подобрали интересный, а излагали его сухо, скучно. Здесь ведь перед вами краснофлотцы, большая половина которых малограмотные, есть совсем неграмотные. Мы собираемся открыть для них специальную школу ликвидации неграмотности. Для таких людей больше, чем для кого бы то ни было, нужен простой рассказ с доходчивыми жизненными примерами. В политической работе каждое слово должно попадать в цель, брать за душу, всегда идти от сердца, от глубокого убеждения и знания предмета. Только такая проникновенная речь может затронуть аудиторию, заставить ее поверить в услышанное. Конспект нужен, но нельзя им пользоваться так, как вы. У слушателя создается впечатление, что вы не свои, а чужие мысли передаете, чужие слова говорите. А всем хочется послушать именно вас, узнать ваши, а не чужие мысли. Вот в чем ваша ошибка. В стенной газете, в редколлегии которой вы состоите, материал — не без вашей помощи — стал побойчее, люди с интересом читают, обсуждают, потому что суть до них доходит, язык понятен. Теперь вам нужно и на политзанятиях, да и не только на них, так же доходчиво и интересно рассказывать, а не заниматься громкой читкой. Покажите-ка ваш конспект.

Подаю довольно объемистую тетрадь.

— Это не конспект, а целый трактат. Знаете что? Попробуйте в следующий раз обойтись самыми краткими тезисами. Хорошо?.. Вот и прекрасно, что вы не возражаете. Извините, мне пора идти к участникам художественной самодеятельности.

Яковлев был энтузиастом этого дела. Самодеятельность «Марата» пользовалась на флоте доброй славой.

Пришел в свой кубрик. Ребята сразу заметили мое состояние. Пришлось рассказать все, как было…

Однажды вечером к нам в кубрик спустился помощник старшего артиллериста линкора Август Андреевич Рулль, тоже из юнг. Эстонец, с ясными васильковыми глазами, вьющимися русыми волосами, он производил впечатление очень добродушного человека.

— Жавтра начнем штрелять. Принеш вам правила штрельбы. Повторите, чтобы не получить баранку. Штрельбой руковожу я. Вопрошы есть? Нет? До швидания. С этими словами Рулль удалился.

На столе осталась пачка правил, и мы все тотчас углубились

в них. Тишина. Только струи свежего воздуха из вентилятора овевают буйные головы будущих командиров флота.

Наступило завтра, наступила пора наших управляемых стрельб «чижиками» 37-миллиметровыми снарядами, на которых проверялись знание и умение каждого стрелять по артиллерийским законам.

Обычно Рулль, вооружившись артиллерийским — с сеткой — биноклем, садился на броневой колпак командира плутонга, обязанности которого мы выполняли все по очереди. По команде расчеты четырех орудий стреляли по малому корабельному щиту, буксируемому в двадцати кабельтовых от линкора. Всяко бывало. Хорошо, как у Волкова, и похуже, как у Клевенского. Когда же правила стрельбы вообще не соблюдались, Рулль, нагнувшись к смотровой щели бронеколпака, невозмутимо спрашивал:

— Что у вас за кавардак?

Это означало: он страшно недоволен.

Таким мне запомнился прекрасный артиллерист «Марата», а впоследствии флагманский артиллерист Черноморского флота Август Андреевич Рулль, с которым вместе мне довелось воевать на Черном море.

Приближалась осень. Приближался и конец нашей стажировки. Последний день. Сидим за столами кают-компании. Ждем командира линкора. Когда он появился, все встали.

— Прошу садиться. Вашим пребыванием на корабле мы довольны. Надеюсь, вы сумели почерпнуть много полезного, что пригодится вам в дальнейшей службе. Мы к вам привыкли, и нам вас будет недоставать. Льщу себя надеждой: и вам будет недоставать «Марата», на котором вы приобрели некоторую командирскую зрелость. Благодарю за прилежность! До свидания.

Все снова встали.

— Товарищ старший помощник, сейчас подойдет буксир. Отправить будущих командиров подобающим образом!

Подошел буксир. На него погрузили наши нехитрые пожитки. Перешли и мы на борт флотского труженика. Отваливаем. До свидания, «Марат»! На линкоре играют «Захождение». Кому? Оказывается, нам отдаются такие почести. Стоим взволнованные, повернувшись лицом к линкору.

…Начальник училища и комиссар практикой курсантов остались довольны. Начались хлопоты с пошивкой и подгонкой обмундирования. Портновская мастерская училища и швальня порта были завалены работой. А мы с нетерпением ждали решения государственной комиссии. Пока же всех вызывали на медицинскую комиссию. Что за оказия? В прошлом году такой комиссии не было! Оказывается, часть выпускников отбирали в

морскую авиацию. В число отобранных попали Абанькин, Нелюбов, Кузнецов, Бряндинский и еще несколько человек.

Наконец-то было объявлено решение государственной комиссии. Мы выпущены из училища. Десять человек, окончивших училище с наивысшими баллами, получили право па выбор моря. Увы, меня в этой десятке не оказалось. Многим хотелось служить на Черном море. Я бы тоже не был против…

Наступил день производства. В Зале Революции вдоль правой стены построены курсанты всех курсов. У левой стены в центре — командование, по правую руку — преподавательский состав. Во всех дверях, кроме дверей картинной галереи, толпятся вольнонаемные и обслуживающий персонал. После церемонии встречи командования училища наступила торжественная тишина. Необычайно волнующая тишина. Звонко, как набат, звучит приказ об окончании училища. Каждый, чья фамилия называется, выходит из строя, получает из рук начальника училища свидетельство об окончании и встает по его левую руку. Производство закончено. Все курсанты проходят перед нами и командованием торжественным маршем. Подумать только: мы принимаем парад! Первый раз в жизни!

Большинство выпускников, в том числе и пишущий эти строки, были назначены на Балтику. Николай Овчинников уезжал на Черное море.

Пока получали денежное содержание, подъемные, пришла радостная весть; губком комсомола от имени ЦК комсомола вручит выпускникам часы. Об этом нам сообщил комиссар училища.

На следующий день в том же Зале Революции секретарь губкома комсомола вручил каждому из нас часы, да не какие-нибудь, а с секундомером…

Получив проездные документы и предписания, куда каждому возвращаться из отпуска, мы разъехались из ставшего родным училища…

«Нет, бу-де-те!»

Окончено училище. Мореходные науки освоены. Материальную часть, флотское оружие знаем. Что такое корабль, его устройство — тоже. Стрелять умеем. Что не могло нам дать училище? Умения работать с людьми, их обучать, воспитывать, управлять ими. Даже те «счастливчики», которые в училище были младшими командирами, и те не освоили как следует этой науки. Где же выход, как восполнить пробел в подготовке молодых командиров? И выход был найден. Простой и интересный. Все окончившие училище после отпуска возвращались по флотские экипажи, где более двух месяцев, будучи командирами взводов, обучали новобранцев, проходивших строевую подготовку.

Мне надлежало явиться во 2-й Балтийский флотский экипаж, находившийся в Ленинграде.

В экипаж я явился в первых числах ноября, на несколько дней раньше срока. Представился, как полажено, начальству — командиру экипажа.

— Вас назначаем командиром первого взвода шестой роты. Пока командира роты нет, будете выполнять его обязанности. В кадровой роте, у ее командира, есть список младших командиров, назначенных в вашу роту. Вместе с ними проверьте ротное помещение, оно на втором этаже. Из переходящей роты после санитарной обработки принимайте новобранцев. В вашу роту назначен толковый, из боцманов, старшина. С таким не пропадете. Ясно?.. Действуйте, да поэнергичнее! — напутствовал меня командир экипажа.

Повернулся, щелкнул каблуками, вышел из кабинета и, хоть убей, в толк не возьму: что делать, с чего начинать?..

Начнем с кадровой роты! Нашел, где она размещается.

— Вам к кому? — козырнув, обратился ко мне дежурный.

— К командиру роты.

— Вторая дверь направо. Он у себя.

В ротном помещении порядок. Койки идеально выровнены и заправлены. Бачок с питьевой водой стоит на большом табурете, начищенная алюминиевая кружка не привязана. У места дежурного по роте положенные инструкции, фонарь «летучая мышь». На асфальтовой палубе, надраенной почти до паркетного блеска, небольшой железный ящик.

Вхожу к командиру роты. За столом вижу уже немолодого человека с пышными русыми усами, строгими темно-карими глазами. На его плотно сбитой фигуре ладно сидит китель, брюки заправлены в сапоги.

— Врид командира шестой роты Андреев, — не без гордости произнес я. Прибыл к вам за младшими командирами.

— Дежурный! Сидорчука ко мне.

Когда тот явился, командир роты представил нас друг другу и пожелал успеха. Откозыряв, распрощались.

— Товарищ Сидорчук, где младшие командиры? — не без тревоги спросил я.

— В старшинском кубрике, ребята все стоящие. Не первый раз обучают молодых. Позвольте доложить, товарищ командир, вот список, — с готовностью ответил старшина роты.

Не успели мы войти в старшинский кубрик, как Сидорчук приказал:

— Младшие командиры шестой роты, ко мне! Становись!

Вмиг за старшиной выстроились по росту двенадцать человек. Вид флотский.

— Командир первого взвода Андреев, — представился я. — До прибытия командира роты его обязанности возложены на меня. Нам приказано сегодня же принять в роту молодое пополнение. Давайте вместе продумаем, что и как нам надлежит делать.

Пошли в ротное помещение. Оно было довольно большим. Сплошные двухъярусные деревянные нары почти в половину его ширины. Во второй половине место для построения, пирамиды для винтовок, у окон массивные деревянные столы для занятий и длинные тяжелые деревянные скамейки, вешалки для шинелей и фуражек.

В комнате командира роты небольшой стол, еще меньших размеров шкаф, четыре стула и столько же небольших скамеек. В углу кровать.

Не успел я как следует осмотреться, в помещение вбежал рассыльный:

— Товарищ командир, вас помощник по строевой части требуют!

Явился к помощнику.

— Сейчас же принять в переходящей роте двести человек и отправиться в «Голландию» (военный порт Ленинграда), там каждому выдадут обмундирование. Сегодня же всех переодеть. Завтра организовать отправку личных вещей новобранцев. Послезавтра начнем строевые занятия.

Приняли мы свое воинство и тут же повели к складу. Там построили людей в две шеренги. Часа не прошло, как первый взвод, взвалив на плечи тюки с обмундированием, ушел в роту под командой Сидорчука. Следующий взвод увел Петров. Последний, третий, повел я.

Пришел в роту, а там творится черт-те что. Сплошной базар. Кто-то обменивается предметами обмундирования, кто-то что-то примеряет. Кто-то не может разобраться в неизвестных для него ранее флотских штанах с откидным клапаном… Смех и грех! Только к ужину кое-как распутались. Все переоделись в рабочую одежду. Друг друга не узнают: остриженные наголо, с тонкими шеями, в брезентовом рабочем широченном обмундировании…

На следующий день, когда мы занимались с Сидорчуком, дверь в каюту без стука открылась, и появился мой однокашник Виталий Фокин, назначенный командиром во второй взвод. Я, конечно, очень обрадовался, но виду не подал, выдержал строго официальный тон. Виталий сначала на меня даже немного рассердился, но потом все правильно понял.

Некоторое время спустя появился еще один однокашник — Астахов, который принял третий взвод. Мы договорились — в присутствии старших и подчиненных обращаться друг к другу строго по уставу. А на следующий день прибыл и командир роты Данилкин.

Он оказался прекрасным строевиком и методистом. Ружейные приемы, гимнастику с винтовкой выполнял красиво и легко — залюбуешься! Собрать и разобрать винтовку даже в темноте для него ничего не стоило. Но резок был не приведи бог! Все боялись его как огня.

7 ноября наша рота вместе, с другими участвовала в демонстрации на площади Урицкого. Для молодых это было таким событием, которое надолго остается в памяти.

После праздника начались ежедневные шести — восьмичасовые строевые занятия. Только ливень или землетрясение могли их остановить. Мы, все трое, прошедшие школу в «подготовиловке», и то приходили в роту вымотанные настолько, что оставались ночевать в экипаже.

Под руководством Данилкина мы научились многому. Шестая рота постепенно по всем показателям вышла вперед.

Через два месяца на площади Урицкого молодые бойцы экипажа принимали военную присягу. Торжественные, суровые, неповторимые минуты. Нельзя было без волнения слушать, как тысячи юношей произносят слова верности воинскому долгу, клянутся защищать Родину, не жалея самой жизни. Нет слов, чтобы передать. Надо видеть и пережить…

Еще до окончания строевого обучения меня вызвали в Кронштадт, в штаб Балтийского флота. Разумеется, разволновался: зачем бы это? В назначенный день с замирающим сердцем отправился по вызову.

Штаб Балтийского флота размещался в большом трехэтажном

здании бывшего Инженерного училища, расположенного против «Итальянского пруда» Купеческой гавани. Подхожу к входной двери. На первом этаже часовой. Встретивший меня дежурный по штабу попросил подождать и ушел в свою рубку. Через некоторое время он появился и протянул мне пропуск. Поднимаюсь на второй этаж, стучу в дверь кабинета начальника распорядительно-строевого отдела штаба. Вхожу с какой-то тревогой на душе. За письменным столом вижу командира крейсера «Аврора» Поленова.

— По вашему приказанию командир взвода Андреев прибыл.

— Садитесь. А я все голову ломал: какой это Андреев? Теперь узнал. Вы были редактором крейсерской стенной газеты в заграничном плавании двадцать пятого года. Рад вас видеть бравым командиром.

— Разрешите узнать цель моего вызова?

— Как всегда, молодежь нетерпелива, все хочет знать побыстрее. Цель вызова проста. Мы намерены назначить вас флаг-секретарем начальника Морских сил Балтийского моря.

Меня точно обухом по голове ударили. Вместо назначения на корабль каким-то секретарем посылают… Я же шел на флот служить на кораблях!

— Вы не волнуйтесь! Ранее флаг-адъютант был важным оперативным чином, нынче обязанности флаг-секретаря будут попроще. Пройдет немного времени, вы все познаете, врастете в дело…

— Служить флаг-секретарем не буду.

— То есть как это не будете? — Шея Поленова порозовела.

— Комсомол посылал меня служить на кораблях, а не бумагами заниматься. Служить флаг-секретарем не буду! — закусив удила, выпалил я.

— Нет, бу-де-те! — отчеканил Поленов. — А сейчас, Андреев, возвращайтесь в Ленинград.

Из штаба я вылетел пулей, сунув часовому никем не отмеченный пропуск. В поезде, немного остыв от короткой и очень неприятной стычки с начальством, понял, что такой разговор даром мне не пройдет.

Возвратился в экипаж. В роте только и разговоров о предстоящем полевом учении. Проверялось оружие, обмундирование, состояние обуви, портянок и наушников. Получали походное снаряжение, малые саперные лопаты, походные котелки и мешки, в которых каждый должен был иметь смену нижнего белья, неприкосновенный сухой паек и разную мелочь, нужную в походной жизни.

В походе на суше никто из нас еще не участвовал, тем более в

зимних условиях. Поэтому для нас это тоже было первое испытание…

Обоз с квартирьерами, походными кухнями и мишенями ушел на сутки раньше. Следом двинулся весь 2-й Балтийский флотский экипаж. Предстояло отмахать более тридцати километров. Темп — сто двадцать шагов в минуту. Строй — в порядке ротных номеров. Два часа хода — пятнадцатиминутный привал. Отдыхали только стоя.

Через некоторое время нашу роту вместе с пятой оставили в большом селе, где расквартировали по избам. На улице дымились походные кухни со щами и гречневой кашей. Через полчаса у кухонь выстроилась очередь с котелками.

Принесли харч к нам, командирам. До чего вкусно после пятичасового марша — передать невозможно! Первый харч в полевых условиях. Оказывается, и в поле, в походных кухнях, можно приготовить сплошное объедение.

Расположились на отдых. На улице ходят, сменяясь каждые два часа, дозорные. Среди ночи — боевая тревога… Наша рота собралась первой и получила благодарность.

Следующий день прошел в учениях отделений, взводов и рот в полевых условиях. Пришлось поработать саперными лопатками. После ужина — ночной марш, пятнадцать километров. Разместились в другом населенном пункте. Каждая рота оборудовала себе в поле, главным образом в оврагах, стрельбище. Начались стрельбы из винтовок. По пять выстрелов на брата, дистанция пятьдесят метров.

Упражнение выполнили все. Некоторые выбили до пятидесяти очков. Данилкин был доволен. После обеда снова состоялась стрельба, в более сложных условиях, и она прошла прилично. Известие, что наша рота первая по результатам стрельбы, было встречено всеобщим ликованием. Даже Данилкин, всегда суровый, и тот просиял. Было от чего! Его труд не пропал даром.

Перед ужином командир экипажа собрал командный состав и поставил задачу:

— Ночью тремя батальонами совершаем марш, чтобы в первой половине дня, к двенадцати часам, овладеть Пулковскими высотами. Наступление ведем с трех направлений, как обозначено на выданных картах.

Через три часа после ужина всех подняли по боевой тревоге. После сбора в ротах объявили боевую задачу.

Начались последние сутки учений в поле. К пяти утра достигли исходных рубежей, дальше предстояло ползти по целине в снегу километра три, а может, и четыре. Перебежки,

броски — ложись в снег, окапывайся. Так до рассвета, до рубежа атаки. Данилкин был неумолим: ползи, и только ползи, ищи каждый бугорок для укрытия! Мороз, а взмокли все как в бане. Когда до цели осталось метров триста, взвилась ракета — сигнал к общей атаке. Мы поднялись и побежали с криками «ура!». Ни сил, ни воздуха. Кажется, сейчас вот лягу в снег и не смогу подняться. Все-таки осилили, достигли цели.

Горнист заиграл отбой. В жизни не слыхал более приятного сигнала. Все. И силы все…

Учение окончено. Осталось только пройти до экипажа двадцать с гаком километров. Вон он виден, Ленинград, как на ладони, совсем рядом…

Квартирьеры развели всех по избам. Плотно пообедали. Часок отдохнули. Сигнал «Большой сбор». Построились в каре. К нам обратился командир экипажа:

— Учение прошло. Теперь вы имеете представление о боевых действиях на суше, где матросы Революции покрыли себя неувядаемой славою. Благодарим за службу! Честь вести колонну предоставляется лучшей на учении шестой роте под командованием Данилкина.

Двинулись с песнями. В экипаж пришли совершенно вымотанные. Ужинали все, чуть не засыпая. Добрались до роты, тут бы и залечь… Ан нет — сначала протри отпотевшее оружие, а потом уж ложись спать! Каждый, как только ставил винтовку в пирамиду и получал от младшего командира разрешение на отдых, тут же забирался, на нары и мгновенно засыпал. Мы, командиры взводов, заснули на скамейках и стульях в кают-компании командира роты.

На этом строевая подготовка молодых закончилась. Наша полезная стажировка тоже. Каждый думал: на какой корабль, на какую должность его назначат, сбудутся ли его мечты? Для меня этот вопрос, кажется, был уже решен…

«Флажок»

На следующий день после окончания полевых учений меня вызвал командир экипажа.

— Согласно приказу вам надлежит со всеми вещами завтра явиться в штаб флота. Вот ваше предписание. Сегодня сдайте все числящееся за вами имущество. Желаю дальнейших успехов! Данилкин предупрежден.

Крепкое рукопожатие, и я за дверью, в коридоре. Стою ошеломленный, обескураженный. Зашел к командиру роты, поблагодарил за учебу.

— И вам спасибо за службу, — сказал Данилкин. — Моряк я береговой, а все же семь футов чистой воды под килем желаю от всей души!

Снова в Кронштадте. Теперь из Ораниенбаума до него добирался уже на санях. В штабе попал не к Поленову, а к его заместителю. Представился.

— Здравствуйте, товарищ Андреев. Ознакомьтесь с выпиской из приказа.

Взял в руки. Читаю. Черным по белому написано о моем назначении флаг-секретарем начальника Морских сил Балтийского моря.

— Распишитесь в прочтении. Документы и аттестаты сдайте мне. Столоваться будете на третьем этаже в кают-компании. Для жилья вам выделят каюту на «Комсомольце». Командиру корабля даны соответствующие распоряжения. Сегодня устраивайте свои личные дела. Начальник Морских сил желает, чтобы вы с завтрашнего дня, после подъема флага, приступили к своим обязанностям. Советую сегодня же ознакомиться с расположением органов управления в здании штаба.

Забыв об обеде, ушел на «Комсомолец». Корабль стоял в ремонте у Пароходного завода и за годы нашей разлуки как будто постарел, износился…

К восьми часам утра пришел в штаб. В кают-компании позавтракал. Осмотрел все этажи. В приемной начальника Морских сил никого не было. Вдруг дверь внезапно открылась и появился плотный в форменном кителе человек.

— Это вы, товарищ Андреев? Я думаю: кто это бродит в приемной? Заходите, заходите, будем знакомы. Старший секретарь Петр Столяров. Рад вашему прибытию! Теперь вместе будем работать, веселее станет, да и мне полегче.

— У кого мне принять дела?

— Откиньте крышку бюро, там все дела и лежат. Их немного.

Прежнего «флажка» нет, я вам позже все расскажу. Сказывали мне, что вы огорчены назначением. Не горюйте, все притрется! Главное — с начальником Морских сил будьте поаккуратнее, а не как с Поленовым…

Не успел я раскрыть бюро, как услышал рапорт дежурного по штабу вошедшему начальнику Морских сил Балтийского моря. Встал. Невольно подтянулся, жду в положении «смирно». В приемную вошел Михаил Владимирович Викторов. Первый раз в жизни так близко встречаюсь с большим морским начальником. С волнением представляюсь. Окинув меня тяжеловатым оценивающим взглядом, Викторов коротко сказал;

— Зайдете в кабинет, когда позвоню.

Обстановка непривычная. Нахожусь в каком-то напряжении. Как-то все пойдет? И вдруг из-под подоконника, у которого стоит стол-бюро, раздается оглушительный звонок. Вздрогнул. Не без трепета взялся за ручку двери кабинета Викторова. Вошел. Кабинет большой, с темно-синими стенами, светлыми огромными окнами, очень красивым лепным потолком, с которого спускалась тяжелая бронзовая многосвечевая люстра. Направо, вдоль стены, — длинный красного дерева стол и четырнадцать кресел. Налево — деревянная вешалка, небольшой, поставленный на тумбу сейф, ближе к окну — массивный с бронзовыми украшениями письменный стол, перед которым два кожаных кресла и маленький, похожий на журнальный, столик. Между письменным столом и стеной вращающаяся книжная полка. В кабинете еще две двери. Одна, та, что слева, в зал заседаний, а вторая — в кабинет члена Военного совета Г. П. Киреева. Несколько оробевший от всего увиденного, подхожу к письменному столу, за которым сидит начальник Морских сил.

— По вашему приказанию прибыл.

— Об этом впредь, когда я вас вызываю, можете не докладывать. Ваша обязанность помогать мне. Выполнять мои поручения, передавать приказания, вызывать нужных мне людей, докладывать о прибывших на прием, вести переписку. При всех моих посещениях кораблей, частей, во всех служебных командировках, в походах вы обязаны быть рядом со мной, фиксировать мои замечания, распоряжения, доклады подчиненных лиц. Обзаведитесь для этих целей необходимой принадлежностью в виде блокнотов, записных книжек и прочего. Работать начинаем в восемь двадцать, а когда кончаем, сами увидите. Ясно?

— Ясно.

Хотя, честно говоря, ничего ясного для меня не было. Кроме одного: обзавестись секретарской «боевой» принадлежностью —

ручками, карандашами, резинками, иголками с суровой ниткой для подшивки бумаг. За какие прегрешения все это? Досада и тревога обуревали бедного «флажка», как сокращенно на флоте называли флаг-секретаря.

Чтобы стать на партийный учет, пошел к комиссару штаба, старому большевику, подводнику-электрику по специальности, А. Доброзракову. Его небольшой кабинет украшал очень хороший портрет В. И. Ленина. Вся обстановка была исключительно простой. Комиссар, человек мощного телосложения, с крупными чертами лица, внимательными, строгими, умными глазами как-то сразу располагал к себе. Весь его облик был именно таким, какой был у матросов Революции, верных помощников Ленина в борьбе за власть Советов. Доброзраков был очень внимателен к людям и всегда, во всем справедлив. Как и всем, он пришелся мне по душе с первой встречи. Войдя в кабинет, я доложился, как положено.

— Ну как поживает вновь испеченный «флажок»? Поди, все бунтуешь, все не так кажется горячей комсомольской голове? — с доброжелательной иронией расспрашивал меня комиссар.

Я выложил все, что меня беспокоило, волновало.

— Что откровенно говоришь, это хорошо, стало быть, о деле, о работе думаешь. Ты спрашиваешь меня, как быть? Есть устав, его и держись. Советую быть самим собой. Не петушиться, должностью своей не кичиться. К людям относиться с уважением и внимательностью, быть ровным в обращении с ними. Слова выпаливать подумавши, а не так, как у Поленова. Деньков через десять заходи, поговорим о партийном поручении. Ну, бывай здоров! Если будет заносить, считай до ста, не поможет — до тысячи. — Улыбнувшись, комиссар распрощался со мной.

Удивительное дело… Разговор с комиссаром, которого видел первый раз в жизни, был таким душевным, товарищеским, несмотря на большую разницу в летах, в жизненном опыте и в опыте морской службы, что сразу как-то полегчало на сердце. В самом деле, не боги же горшки обжигают. Справимся и мы с порученным делом… С этими мыслями я заснул под мерный ритм где-то ниже каюты работающей донки.

Пошла служба на новом месте. В освоении секретарских навыков охотно и во многом мне помогал Столяров, у которого все дела были в образцовом порядке. Оставалось одно — следовать его примеру.

За первые две недели не без помощи Столярова я уже сносно знал, что, где и как расположено в Кронштадте, всех начальников флотских органов и командиров соединений.

Вскоре мне пришлось сопровождать Викторова на Пароходный завод, где командиры ремонтирующихся кораблей

докладывали начальнику Морских сил Балтийского моря о ходе ремонта, претензиях к заводу. Доставалось и тем и другим. «Флажок» еле успевал записывать.

На другой день Викторов, как только появился в своем кабинете, потребовал от меня записи, сделанные на заводе. Как хорошо, что я сумел, работая чуть ли не до полуночи, привести их в порядок. Передаю начальнику Морских сил свое «творение». Конечно, волнуюсь. Читает, молчит. Я как на горячих угольях, даже ногам жарко стало. Наконец чтение Викторов закончил. Поднял глаза и неожиданно для меня произнес:

— Сегодня перебирайтесь с «Комсомольца» на «Марат». После ужина на линкоре быть обязательно.

Ничего понять не могу. Зачем меня переселяют на линкор?

Вышел от начальника Морских сил и прямо к Столярову. Он мне, конечно, сразу все разъяснил:

— Начальник Морских сил хочет, чтобы ты всегда был под рукой. Сие означает: испытательный срок пройден. Теперь уж годика два, не меньше, быть тебе секретарем, виноват — флаг-секретарем!

С момента переселения на линкор все пошло как-то по-иному. Вскоре Доброзраков позвонил по телефону:

— Как дела идут у «флажка»? Хорошо ли на линкоре?

— Все нормально.

— Коли нормально, то через часок зайди ко мне. Договорились? Ну и хорошо.

Как условились, пришел к комиссару.

— Позвал я тебя, товарищ Андреев, вот зачем, — сразу начал Доброзраков, — поговорить насчет твоего партийного поручения. Мы хотим тебя прикрепить к комсомольской ячейке и, кроме того, поручить в зимний период руководить кружком текущей политики. Как смотришь на это?

— Как решите, так и будет.

— Добре, что согласился. Только хочу тебя сразу предупредить — кружок этот женский. В него входят работающие в штабе и политуправлении сотрудницы и жены командного состава.

— Женский?! Нет уж, увольте. С женщинами мне не справиться.

— Как это не справиться? Если не сумеешь совладать с тремя десятками из женского сословия, так как же ты будешь воспитывать краснофлотцев, командовать ими?! На партийном бюро мы долго думали и решили поручить женский кружок именно тебе. На следующей неделе первое занятие. Договорились? Ежели в чем будет заминка, то заходи в любое

время. Всем, чем могу, помогу. Описок кружка возьмешь в политуправлении у Бобылева.

На первое занятие собралось немногим более половины кружка. Возраст от девятнадцати до сорока пяти.

Представился собравшимся и начал свой рассказ по теме. Преодолев смущение, увлекся и не заметил, как время, отведенное для занятия, истекло.

Одна из слушательниц, обладательница миллиарда веснушек, украшавших миловидное личико с задорным носиком и озорными голубовато-серыми глазами, спросила:

— Следующее занятие вы будете проводить?

— Несомненно. До тех пор, пока вы от меня не откажетесь.

Все заулыбались и, прощаясь, стали расходиться.

На второе занятие пришли почти все. Освоился я, освоились и мои слушательницы, иные уже не стеснялись отвечать на вопросы и даже просили сказать, что им можно и нужно почитать к следующей теме. Староста кружка комсомолка Лиля Филипповская была мне хорошей помощницей.

Однажды в коридоре меня остановил Доброзраков. В его главах сверкали веселые искорки.

— А ты, браток, хитер! Твердил мне: с женщинами не справлюсь, боюсь их, робею… А сумел приохотить своих слушательниц к кружку. Это хорошо, но смотри, чтобы мужики тебе бока не намяли…

После моего переселения на линкор Викторов установил такой порядок: ежедневно утром, после подъема флага, мы шли вместе с ним в штаб. Проходя вдоль стенки, у которой стояли все эскадренные миноносцы Балтийского флота, Викторов внимательно осматривал каждый корабль. От него не ускользала ни одна мелочь. Свои замечания начальник Морских сил произносил вслух, а от меня требовал подробных записей. Затем он вызывал к себе нерадивых командиров вместе с комбригом и учинял «флотский драй».

В одну из пятниц во время очередного утреннего путешествия Викторов неожиданно сказал:

— После обеда поедем в Ленинград, где проверим ход ремонта кораблей на заводах. Организуйте!

Что организовать — понятия не имею… Пошел к Столярову.

— Это он тебе проверку на сообразительность устроил, — весело сказал Петр. — Ехать по льду можно только на лошади, далее — пригородным поездом, а в Ленинграде — автомобилем. Лошадь разыщешь в Главном военном порту, позвони дежурному, машину — в Ленинградском порту, предупреди командира порта Зуева, насчет ремонта позвоним флагманскому механику флота,

он все организует на понедельник.

Перед обедом Викторов поинтересовался, все ли готово к поездке. Я доложил: флагмеху передано, Зуев предупрежден, все будет организовано на понедельник.

— Почему на понедельник?

— В субботу у вас увольнительный день.

— Какой еще увольнительный день у меня! Что за чепуху вы несете? — недовольно заметил Викторов.

— Как у всего командного состава — один раз в две недели, товарищ начальник Морских сил.

— Гм… Хорошо. Пошли обедать.

Не успели вернуться из кают-компании, как, открыв дверь, Викторов бросил:

— Через полчаса выезжаем.

А транспорта — саней — нет… Звоню дежурному по порту:

— Быстро кобылу к трапу!

— Какую такую кобылу?

— На которой начальник Морских сил поедет в Ораниенбаум.

Позже Столяров мне рассказывал, как в его присутствии командир Главного военного порта Прошкин жаловался на меня начальнику Морских сил за озорство…

— «Кобылу к трапу»… — от души рассмеялся Викторов. — Тут молодость бурлит… Так что простим ему.

Так и вошло в обиход: «Кобылу к трапу!» Даже Викторов, особенно когда был в хорошем расположении духа, нередко в шутливом тоне говорил:

— Вызовите-ка эту самую «кобылу к трапу», поедем по делам.

Поездки по заводам, кораблям, которым начальник Морских сил делал «смотр», присутствие не совещаниях, касающихся организации службы и ремонта, общение с людьми, ведущими ответственную работу на флоте, не проходили для меня даром.

Должность флаг-секретаря, конечно, имела свои немалые преимущества, но, увы, она не приучало к командирской самостоятельности, не давала опыта работы с корабельным личным составом. В этих делах я угрожающе отставал. Следовательно, выход был один: скорее попасть на курсы усовершенствования, получить там специальность — и на корабль, только на корабль!

Мое вечернее время командующий не регламентировал. Поэтому, после того как он уходил из штаба, я частенько задерживался, чтобы позаниматься, почитать интересную книгу, подготовиться к занятиям кружка. Часто именно в эти вечерние часы меня навещал Доброзраков. Как-то мы долго беседовали с ним о жизни, о долге, о призвании…

— Знаю, что бредишь ты специальными курсами, товарищ Андреев. Но не бредить надо, а готовиться к экзаменам, не транжирить время по пустякам, наставлял меня комиссар. — Нам на флоте позарез нужны свои, нашей закваски, командиры. Вы, молодые, надежда наша. В ваши руки перейдет все строительство Военно-Морского Флота. Дело это серьезное, и ох как крепко нужно готовиться к нему! Меня вот что беспокоит: жизненного опыта у тебя маловато, а попал ты на самый верхний этаж флота. К начальнику Морских сил с докладом все через тебя идут, бумаги какие — опять через тебя!.. Тут немудрено и зазнаться, чванством заразиться, высокомерием заболеть. Тогда пропал для флота человек, да и не только для флота, а вообще как человек нашего нового общества… Вот, браток, в чем суть. Вы, красные командиры, должны доказать, что не хуже, а лучше офицеров царского флота, не сермяжники, а люди высокой культуры и в мореплавательских делах зело сведущие!..

Не только ко мне, но и ко всем молодым командирам был внимателен Доброзраков, болела за них его душа, о них, надежде флота, были его думы и заботы. Его высокая партийность, принципиальность, порядочность и бескорыстие служили всем примером.

Нередко без всяких предупреждений Доброзраков, дымя неизменной трубкой, заходил в кабинет к Викторову. Если кто и бывал там в это время, начальник Морских сил его быстренько выпроваживал. О чем беседовали эти два человека Викторов, дворянин, беспартийный, и Доброзраков, матрос Революции, — я не знаю. Их беседы иногда затягивались чуть ли не до двух часов ночи. В кабинете было не продохнуть от махорочного дыма (табака Доброзраков не признавал), а Викторов, попросив принести ему чайку, долго потом никого не принимал.

Впоследствии Викторов, отдававший все свои силы флотской службе, подал заявление о приеме в партию и был принят в ее ряды. Думаю, в этом была немалая заслуга Доброзракова.

Много полезного для флота сделал Михаил Владимирович Викторов. На Тихоокеанском он был первым командующим и имел правительственные награды за успешное строительство флота на Дальнем Востоке. А в 1937 году М. В. Викторов стал начальником Морских Сил РККА.

…Чем больше пригревало солнышко, тем оживленнее шла жизнь на кораблях, зимовавших в Кронштадте. Весной каждый корабль, что хороший муравейник. Все трудятся с усердием, готовясь к началу летней кампании, которая уже стоит за воротами гаваней. Корабли спешно снимают зимнюю шубу утепление верхних палуб, входных тамбуров над люками — и

постепенно приобретают военный вид. То и дело то на одном, то на другом эсминце происходит опробование котлов и раздается характерный посвист, пофыркивание пара. Комендоры занимаются своими башнями, орудийными установками, снимают зимнюю смазку. Воробьи расчирикались — что твои соловьи. Прилетели грачи, пожаловали скворцы. Стало быть, наступил апрель. Вот-вот тронется лед на Неве, а в заливе он с хрустальным звоном будет рассыпаться на причудливые, точно фигурные иголки, кристаллы под форштевнями кораблей.

Еще на кронштадтских рейдах плавает лед, а какой-то эсминец уже выскочил из гавани и на рейде выполняет священный «штурманский танец» определения и уничтожения девиации. Труженики-тральщики и гидрографы первыми, и уже давно, ушли в залив готовить безопасный путь всему флоту. Подводная лодка, точно зубастая щука, сначала осторожно показалась из гавани, а потом проворно выбралась на Малый Кронштадтский рейд. Флотские буксиры наперегонки забегали по гавани. На Пароходном заводе и в доках оглушительный треск пневматических молотков, клепающих корабельную сталь. Вся жизнь, даже в городе, побежала торопливее. На кораблях начали красить мачты, а скоро боцмана займутся надстройками, доберутся и до натруженных корабельных бортов. И тогда, буквально через три — пять дней, наступит Первомай. Часть кораблей уйдет на парад, на Неву, а самый большой, действительно флотский, парад состоится в Кронштадте. Его будет принимать сам начальник Морских сил Балтийского моря. Обходя на катере стройные ряды кораблей — морских красавцев, он поздравит экипажи, построенные вдоль бортов. Поело этого и начнется желанное — летнее плавание, учения, стрельбы и походы.

В штабе вся жизнь пошла интенсивнее. Оно и понятно: после зимней «спячки» корабли флота начали плавать. «Марат» стоит на Большом рейде, экипаж занимается одиночной подготовкой корабля. Начальник Морских сил ежедневно утром с линкора отправляется в штаб флота. На корабле разместился небольшой походный штаб: член Военного совета Киреев, старший секретарь Столяров.

Со Столяровым мы жили дружно, в одной каюте. Она находилась в кормовой части корабля, где были каюты командира, комиссара линкора, начальника Морских сил, члена Военного совета, комиссара штаба флота. Человек более спокойный, чем я, доброжелательный, умудренный службой на флоте, Петр как бы уравновешивал нашу совместную жизнь и работу.

Однажды вечером к нам зашел Доброзраков и радостно сообщил:

— Ну, дождались «христова дня», наконец-то оторвемся от Кронштадта! Хоть на Красногорский рейд, но все ж поближе к кораблям, что базируются в Лужской губе, перейдем…

На следующий день после подъема зазвенели колокола громкого боя, горнисты заиграли сигнал боевой тревоги. Все побежали по своим местам. Викторов, прихватив бинокль, побежал на носовой командирский мостик. Тревога для всех одинакова! Каждый должен спешить занять свое боевое место.

Начальник Морских сил на ходовом мостике, с ним, как положено, и я. На ходовом мостике линкора я оказался впервые. Чувство такое, будто присутствуешь при каком-то таинстве… Находишься там, где вершится судьба боя, сражения… Выше, на сигнальном мостике, несет службу дежурный по походному штабу.

Выйдя за боны, линкор постепенно увеличил ход. На корабле начались учения. Замерив скорость на мерной миле, после полудня «Марат» стал на Красногорском рейде в видимости берегового сигнального поста, через который и пошла связь с Кронштадтом и Лужской губой.

В конце двадцатых годов в летнее время и до глубокой осени корабли Балтийского флота (линкоры, крейсера, эсминцы и другие) стояли на рейде Лужской губы. Проводить учения, кроме как на Сескарском плесе, упирающемся в лесистый остров Гогланд, было негде. Куда ни повернись, кругом чужие территориальные воды, чужие наблюдательные посты, которые следят за каждым твоим движением. С финского форта Ино, расположенного на северном берегу Финского залива, против нашего форта Красная Горка, в хороший бинокль можно увидеть, что делается не только на воде «Кронштадтского мешка», но и на южном, советском, берегу залива. Положение до нелепости сложное. Балтийский флот облюбовал Лужскую губу, чтобы быть поближе к наиболее удобным для боевой подготовки районам.

С Красногорского рейда «Марат» перешел в Лужскую губу. Красив Лужский рейд, с точно застывшими на его глади боевыми кораблями! Особенно красиво на заре, когда розово-красный отсвет пурпуром окрашивает их борта. В утренней тиши удивительно далеко слышны на воде все звуки, особенно перезвон корабельных рынд, отбивающих время. На «Марате» пробили четыре склянки. Значит, четыре часа утра. На всех кораблях, как будто в ответ «Марату», мелодичный перезвон рынд. Тишина такая, что слышно, как кормовой сигнальный мостик «Парижской коммуны» переговаривается в мегафон с

вахтенным начальником, как на эсминце бегут по палубе спешащие на смену краснофлотцы. Где-то опустили шлюпку, загремели уключины, слышны всплески воды от весельных гребков…

Солнце пошло на закат. На «Марате» горнисты сыграли вечернюю «зорю», в ответ каждый корабль своим голосом запел песню угасающего дня. Флаги спущены. Включены лишь якорные огни. Корабли застыли на рейде, как огромные живые существа, их темные силуэты еле различимы. Можно часами любоваться этим зрелищем.

Эсминцы перемигнулись сигнальными фонарями с флагманом флота «Маратом», бесшумно снялись с якоря и, точно призраки, исчезли — ушли в море на свои ночные поиски.

Стоя на мостике линкора, который ищут и должны атаковать эсминцы, наблюдаю, как в кромешной тьме с моря летит сигнальная ракета, мелькают проблески прожектора, обозначающие торпедные и артиллерийские залпы. В ответных с линкора прожекторных проблесках видно, как всего в нескольких кабельтовых от нас резко развернулся атакующий эсминец и, прикрываясь дымовой завесой, на зигзаге ушел после атаки в темень ночи. Все корабли движутся переменными курсами, переменными ходами. Каждый обязан сам не запутаться и не помешать, а помочь в атаке товарищу. В таких условиях замешкайся командир хоть на полминуты — и столкновения кораблей не избежать. В дождливую ночь и того хуже. На то, чтобы увидеть, услышать, решить и атаковать, у командира, сигнальщика, артиллериста и торпедиста, с их боевыми расчетами, в распоряжении всего лишь считанные секунды. Только зоркому, смелому до дерзости, отлично владеющему кораблем, оружием командиру и экипажу под силу такие боевые задачи.

Начальник Морских сил Балтийского моря любил проводить смотры. Чаще всего он делал это без предупреждения. Обычно начальник Морских сил вместе с членом Военного совета и нужными флагманскими специалистами флота на паровом катере прибывал на корабль, который хотел осмотреть, и отдавал приказание: «Корабль к осмотру!» Горнист корабля играл сигнал. Раздавались команды: «Корабль к осмотру!», «Помещения открыть и осветить!». Личный состав, встречавший начальника Морских сил в строю на верхней палубе, разбегался по своим заведованиям. Через три-четыре минуты командир докладывал:

— Корабль к осмотру изготовлен!

Викторов и Киреев производили осмотр, одевшись в синюю нанковую рабочую одежду. Если это был эсминец, то за день они

осматривали одно машинное отделение, одну кочегарку, все вооружение на верхней палубе, по одному кубрику каждой боевой части, две-три каюты командного состава, камбуз, все кладовые и провизионки.

Викторов умел производить осмотры и делал это основательно. От опытного глаза бывшего старшего офицера крейсера ничто не ускользало. У него было какое-то особое чутье на беспорядок…

Каждый осмотр заканчивался выяснением претензий — отдельно у рядового состава, у младших командиров, у начсостава. Разбор претензий производился тут же, на корабле. Особо доставалось тем начальникам, которые были мало внимательны к нуждам и запросам подчиненных. За это и от Киреева попадало крепко.

Во второй половине дня флагманские специалисты докладывали свои замечания, Киреев подводил итоги смотра с политаппаратом. Викторов в своих заключениях не только констатировал итоги смотра, но и разбирал причины недостатков, давал указания, как их устранить. Все проверяющие только к ужину возвращались на линкор.

Для меня, как и для многих участников таких осмотров, они были хорошей школой.

Викторов, как правило, присутствовал на наиболее сложных стрельбах. Артиллерию он знал не хуже штурманского дела.

Как-то ночью меня разбудил рассыльный:

— Вас начальник Морских сил к себе требует!

Смотрю на часы. Далеко за полночь. Зачем это я понадобился в такое время?.. Одеваюсь, как по тревоге. Явился к Викторову.

— Пойдем, никого не тревожа, по нижней палубе линкора, — сказал мне начальник Морских сил, — а затем на носовой мостик.

Идем по палубе, в помещениях которой включены лишь синие лампы ночного освещения. Зажигаю аккумуляторный фонарик. Викторов заглядывает в кубрики. Пока добирались до ближайшего к носовой боевой рубке люка, набралось много замечаний. Поднялись на сигнальный мостик. Дежурный по походному штабу доложил диспозицию.

— Вызвать сигнальным фонарем с обоих бортов корабли! По порядку номеров. Дежурному записывать по левому борту, а вам — по правому время ответа каждого корабля! — распорядился Викторов. — Выключить флагманский огонь! Записывайте время затемнения каждого корабля, стоящего на рейде!

Часа полтора начальник Морских сил занимался проверкой бдительности кораблей. Закончив проверку, он приказал передать по линии: «Доволен ночной службой „Парижской коммуны“,

эсминца „Ленин“, обращаю внимание командира эсминца „Карл Либкнехт“, заградителя „9 января“ на серьезные недостатки».

Большой поход флота

Весть о многосуточном походе Балтийского флота в южную Балтику мы встретили как праздник, хотя именно в таком походе всем, особенно командирам, достанется изрядно, об отдыхе и сне думать будет некогда.

Поход начался. Прошел его первый день. Начальник Морских сил, перестроив корабли в другой ордер, утвердив маршрут дальнейшего похода и упражнения на ночь, покинул мостик линкора. «Флажок» двинулся за ним…

— Вы останьтесь на мостике! Меня разбудите в шесть часов. — С этими словами Викторов пошел в свою каюту.

Вот так раз! Зачем меня оставили на мостике? Что мне делать? Никаких указаний.

Коротаю ночь то на ходовом, то на сигнальном мостике, записываю, по своему разумению, ход выполнения кораблями различных сигналов и маневров. Наблюдая за картиной похода, так увлекся, что и не заметил, как блеснул первый луч утренней зари, а после него и волны, разбиваясь о борт, зашумели громче и веселее.

Линкоры, слегка покачиваясь, мощной грудью своей рассекали волны, которые покрывались бурно шипящей пеной… Корабли охранения и вовсе отбиться не могли от не в меру разрезвившихся проказниц. Они окатывали низкобортные корабли с носа до кормы.

Лохматые, низко летящие облака, казалось, того и гляди запутаются в корабельном рангоуте. Начиналось хмурое утро нового дня на седой Балтике.

Зайдя в штурманскую рубку, я бросил взгляд на флагманского штурмана-флота В. А. Добровольского, ведшего прокладку курса кораблей, находящихся в море. Как ему удается тончайшим карандашом изобразить все это на карте?..

Пора, однако, будить Викторова. Спешу. Открыв каюту, вижу, что он уже побрит и собирается на мостик.

— Как дела наверху?

Передаю ему свои записи, доложив походный ордер и наше место на 6.00. Затем следом за ним иду на ходовой мостик. На кораблях сыграна побудка. Дежурный по штабу доложил начальнику Морских сил о всех событиях за ночь. Викторов тут же начал отдавать распоряжения.

— Всю ночь эсминец «Энгельс» не соблюдал установленной дистанции, вот и сейчас вместо двенадцати кабельтовых держится на расстоянии двадцати, на пеленге, на десять градусов

большем. Вы что, с ним справиться не можете?! Поднять позывные эсминца «Энгельс»! С пушкой!

Как только позывные на рее дошли до места, грянул холостой выстрел: начальник Морских сил громогласно объявил о своем недовольстве действиями эсминца.

— Передать на эсминец «Урицкий»: «Обращаю ваше внимание на слабую дисциплину затемнения, в одной из кают правого борта долгое время не был задраен иллюминатор, горел свет. Виноватого наказать». Товарищ дежурный, а как действовал в дозоре эсминец «Калинин»?

— Неплохо.

— Не неплохо, а отлично. Поднять позывные эсминца «Калинин» и сигнал «Флагман доволен действиями в дозоре».

Так начальник Морских сил Балтийского моря твердой рукой наводил порядок.

Часам к двенадцати день разгулялся. Тучи рассеялись. Облака поредели. Осеннее солнышко приятно пригревало в прикрытых от ветра местах. Берега давным-давно скрылись. Штурмана своими секстанами «обстреливали» солнце, определяя место в море. На «Марате» поднят сигнал «Показать свое место на 12.00».

— Товарищ Андреев, — обращается ко мне Добровольский, — вас не затруднит записать в мою книжку несколько пеленгов?

— С удовольствием!

Ровно в двенадцать артиллеристы дальномером измерят расстояние до каждого корабля, а мы с вами возьмем пеленга и получим точную картину походного ордера. Зная точно свое место, мы сможем определить место каждого. Наши данные будем сравнивать с данными, передаваемыми с кораблей.

Корабли охранения флажными сигналами, а дозор прожектором сообщили свои места. Флагманский штурман флота аккуратнейшим образом нанес их на карту. У большинства расхождения были в пределах нормы. Эсминец «Калинин» показал свое место абсолютно точно, а левый концевой эсминец передал данные, по которым он должен быть на форштевне линкора «Парижская коммуна», хотя в действительности находился на левом траверзе линкора в десяти кабельтовых. Посмотрев карту, Викторов приказал:

— Передать семафором по линии: «Ставлю в пример штурманскую службу эсминца „Калинин“, показавшего самое точное место». На левый концевой эсминец передать: «Ваше место оказалось на форштевне „Парижской коммуны“. Как это вам нравится?»

День прошел без приключений, если не считать того, что

Викторов распорядился после обеда всему командному составу кораблей заниматься астрономической практикой, а к заходу солнца сообщить фамилии лучших и отстающих вахтенных начальников.

— Михаил Владимирович! — обратился Киреев к Викторову. — А не круто ли вы берете вахтенных начальников в штурманский оборот?

— Ничего, это полезно. На водных просторах бываем редко, топливо приходится экономить. Значит, каждый час похода необходимо использовать с максимальной нагрузкой и пользой. Астрономией настоящий моряк должен владеть в совершенстве…

Иностранные корабли, особенно встречные, завидев Балтийскую эскадру, старались не мешать ее движению. Только рыболовецкие суда продолжали заниматься своим нелегким делом; смело врезаясь в строй идущих военных кораблей и доставляя своими действиями немало хлопот вахтенной службе и командирам.

День угасал. Спускались сумерки. Когда корабли окутала ночная мгла и на небе появились первые звезды, начальник Морских сил ушел с мостика, коротко бросив мне:

— Вы оставайтесь. Я пошел в каюту. Разбудить в пять ноль-ноль.

Какая красота вокруг! Куда ни глянь, с включенными ходовыми огнями идут наши корабли. Но вот на флагмане выключили огни, и тут же все корабли исчезли из поля зрения, погрузились во мрак. Нигде ни огонечка.

Два часа идем без огней. Потом «Марат» включил огни и, как по волшебству, кругом, на всех кораблях, ожили красные, зеленые, белые светлячки.

Вышедший из рубки флагманский штурман просит меня взять пеленга на корабли охранения правого борта. Сам пеленгует по левому борту. Передаю ему данные. Он наносит их на карту.

— Недурно, недурно получается… Все свои места держат хорошо.

— Как это им удается? — невольно вырвалось у меня.

— Нелегко дается, товарищ будущий штурман! Хорошая выучка машинистов и рулевых. Первые отлично держат обороты машин, вторые — заданный курс. Ну а по секрету могу вам сказать: на эсминцах у людей глаз зоркий. Хоть ночь и темна, но они умеют различить в темноте не только махину линкора, но и корабли куда меньшего размера. Служба, батенька, у них такая. А уж коли умеют узреть, то умеют и запеленговать…

Узнав о моем намерении поступать на специальные курсы

усовершенствования командного состава (СКУКС) в штурманский класс, флагманский штурман стал все чаще привлекать меня на помощь — то записать время и отсчеты взятых высот звезд, то поработать с секстаном. Дело дошло до того, что он разрешал мне на его путевой карте прокладывать, правда еле заметной чертой, пеленга для определения места по береговым знакам. Викторов видел наш альянс и не препятствовал ему.

Ночью в штурманской рубке, какой-то особенный, деловитый уют. Часто-часто тикают корабельные часы, равномерно пощелкивает счетчик лага, отсчитывая пройденное расстояние, не умолкая, поет свою песню указатель курса гирокомпаса, деловито жужжит автоматический прокладчик курса. Привычное штурманское ухо по ритму работающих приборов улавливает малейшие изменения в курсе и скорости корабля.

На маленьком столике на электрической плитке стоит чайник. Штурмана, особенно в ночное время, не прочь побаловаться чайком. Стаканчик горячего штурманского, как они говорят, чая, крепости необычайной, прогоняет сон и усталость…

Пошел пятый час. Скоро будить командующего. Вдруг неожиданно раскрывается дверь, и в рубке появляется Викторов. Вот тебе и «разбудите в пять ноль-ноль»! Подаю ему свои записи. Он читает, подойдя к штурманскому столу, освещенному затемненной лампой.

— Где мы?

Флагманский штурман показывает на карте.

— А атакующие, по вашему расчету, где?.. Понятно! Выключить ходовые огни! Учебно-боевая тревога.

Вновь корабли растаяли в темноте. Начались ночные атаки. В восточной, более светлой, части горизонта охранение завязало бой, со стороны более темной части горизонта «противник» атаковал линкоры. Один из атакующих кораблей ворвался внутрь охранения и, обозначив ракетой торпедный залп, круто развернулся и скрылся за густейшей дымовой завесой, им же поставленной. Эффектное зрелище!

— Запишите: «Атака произведена грамотно». Кто это так лихо действовал?

— «Урицкий». Во время атаки «Марат» обменялся с ним позывными.

— Хвалю службу мостика за расторопность! Так начался третий день похода.

Все дальше и дальше уходим на юг. Заметно потеплело. Волна уменьшилась, ветер стих, а после полудня вовсе заштилело. На небе — редкие кучевые облака.

Наблюдая в бинокль за кораблями, Викторов с довольным

видом расхаживает по ходовому мостику. Очевидно, его штурманская душа радуется. Мне бы можно часочка два и поспать. Но…

— Оставайтесь на мостике! Меня позовете перед поворотом на обратный курс.

А сон продолжает одолевать: стоит только опереться на леера, прислониться к переборке — чувствую засыпаю. Маясь, зашел в штурманскую рубку. На столике чайник. Соблазнился. Только стал наливать чай в стакан, как в рубку вошел штурман корабля. Я невольно покраснел.

— Да вы не смущайтесь, давно бы так, — подбодрил меня штурман и тут же передал в переговорную трубу главному старшине рулевых: «Галаульников! Впредь для „флажка“ иметь третий стакан!»

Так я был «причислен к лику» штурманов и получил право на все их чаевые привилегии. Раньше чаепитием я не увлекался, а с того памятного дня, вернее — памятной ночи, и по сей день люблю усладить душу «штурманским» чайком! Во время войны мы им частенько спасались. Выпьешь стаканчик — и, глядишь, часа четыре сон не идет.

К концу похода все-таки здорово измотался. Пошел в каюту умыться, сел на койку и… больше ничего не помню.

Проснулся. Тишина. Не слышно работающих винтов.

Значит, стоим. Почему? Что случилось? Вскочил, ополоснул под краном лицо, распахнул дверь и нос к носу столкнулся со Столяровым. Увидев мою встревоженную физиономию, Петр сразу мне все прояснил:

— Викторов спит. Приказал не будить, пока сам не проснется. Тебя искал. Серчал здорово. Но я ему доложил, что ты шесть суток не спал. «Это почему же?» — удивился он. — «По вашему приказанию». — «Таких приказаний Андрееву я не отдавал». — «Товарищ начальник Морских сил, — говорю я, — вы его на ночь на мостике оставляли, так он по своей малоопытности все ночи и торчал там. Хорошо, что штурмана его чайком подбадривали, а то свалился бы, чудак, еще раньше». — «Не знал, не знал. В таком случае пусть спит, часа через четыре все равно будем на Большом рейде Кронштадта».

— Неужели так и сказал: «Пусть спит»?

— Именно так, а не иначе. А ты, браток, спать горазд. Лег вчера около пятнадцати ноль-ноль, а сегодня уже флаг поднят полчаса тому назад. Выходит, поставил рекорд, кряду проспал шестнадцать часов…

…В зиму 1928/29 года на флоте произошли заметные перемены. Воспитанников училища имени М. В. Фрунзе начали

смелее выдвигать па командные должности. Наиболее способные стали старшими помощниками командиров миноносцев. Выпускники особого курса Военно-морской академии, такие, как И. К. Кожанов, К. И. Душенов, С. Э. Столярский и другие, стажировались старпомами, Гордей Иванович Левченко командовал миноносцем.

На ленинградских заводах строились новые подводные лодки, сторожевые корабли. Морская авиация получила новые самолеты. На форту «Кронштлот» фазировался первый дивизион торпедных катеров типа «Г», которым командовал бывший старший штурман «Марата» Всеволод Чернышев. Создавались новые батареи береговой обороны. Период восстановления флота закончился, начался период его строительства.

Ежемесячно начальник Морских сил Балтийского моря посещал судостроительные заводы. Бывая с ним всюду, я набирался знаний. Кругозор мой расширялся. Прав был комиссар Доброзраков: с «верхнего этажа» видно подальше.

…Линкор «Марат» поставили в ремонт на завод. Свой флаг начальник Морских сил Балтийского моря стал держать на линкоре «Парижская коммуна», которым командовал К. Самойлов, высокообразованный моряк, строгости чрезвычайной, вложивший немало труда в новый корабельный устав. Команда боялась его больше, чем старшего помощника, но и уважала за командирские качества. Пунктуальность вплоть до мелочей была если не его натурой, то, безусловно, основной чертой характера.

Зимой 1928/29 года я усиленно готовился к экзаменам на специальные курсы усовершенствования. По-прежнему моей мечтой был штурманский класс. Поэтому мне хотелось во время предстоящей летней кампании использовать все возможности и поднатореть в штурманских делах под руководством флагманского штурмана флота.

Кораблям флота снова предстоял большой поход в южную Балтику под флагом Наркома обороны Климента Ефремовича Ворошилова.

Когда наступил день начала похода, вперед, как и в прошлом году, ушла бригада эсминцев. Теперь ею командовал вместо ушедшего с флота Макарова очень опытный моряк Виноградский, снискавший всеобщее уважение за свой неутомимый труд и внимательное отношение ко всему личному составу бригады. Под его умелым руководством бригада стала прекрасным соединением, на котором командирская молодежь, получив широкую дорогу, начала быстро расти.

Следом за эсминцами во главе с крейсером «Профинтерн», снявшись с якорей, с Большого рейда ушли линкоры. К. Е.

Ворошилов поднял свой флаг на «Парижской коммуне». По просьбе адъютанта Ворошилова я приготовил в его каюте все, что требовалось. Нужно сказать, что Климент Ефремович подолгу работал с бумагами и документами.

К вечеру ветер начал крепчать. «Парижская коммуна» хоть и имела наделку в носовой части корабля, улучшающую его мореходные качества, все же не избежала купели, брызги которой изредка долетали и до ходового мостика.

Чем ближе к выходу из Финского залива, тем сильнее становился ветер, выше, волна. Шторм разыгрался не на шутку. На мостик стали поступать доклады, что через амбразурные щитки противоминной артиллерии вода заливает нижние кубрики. Когда же, выйдя из залива, легли курсом на юг, то наши имеющие хорошую остойчивость линкоры начали бортами черпать воду, переливая ее с борта на борт. Всякое движение по верхней палубе стало опасным. Особенно доставалось «Октябрьской Революции», которая своим клинообразным носом зарывалась в волну, принимая на себя сотни тонн воды.

Такого ранее никогда не бывало. Шторм все крепчал и крепчал и достиг почти ураганной силы. Корабли уменьшили ход. На «Профинтерне» разбило спасательную шлюпку, на одном из эсминцев изуродовало боевой прожектор, на другом смыло за борт клеть с мясом.

Линкоры болтало так, что на мостике можно было удержаться, только уцепившись за леера. Все, что ранее казалось неподвижным в помещениях, рубках, каютах, ожило, стремительно задвигалось. Одним словом, сказались малейшие огрехи в приготовлении всего по-походному.

По мере поступления докладов с кораблей Викторов все больше мрачнел. Он тяжелыми шагами вымерял ходовой мостик, часто наведываясь в штурманскую рубку. Наконец начальник Морских сил спросил:

— Что думает флагманский штурман?

— Придется ложиться под ветер. Иначе он натворит еще больших бед.

— Хорошо, прикиньте точку рандеву, где бы мы могли собраться и поспокойнее переждать шторм, доложите, каким курсом нам удобнее туда следовать.

Минуты через три штурман пригласил Викторова к карте.

— Вы предлагаете эту точку? А может быть, лучше вот здесь?

— Убежден, что первая точка во всех отношениях будет лучше, да и поближе для всех…

— Ну что же. Первая так первая. Передавайте через дежурного по походному штабу распоряжение. От каждого

корабля получить квитанцию, чтобы быть в полной уверенности о принятом. Объявляйте новый курс.

Заработали своими прожекторами сигнальщики, застучали ключами радиопередатчиков радисты. Корабли легли на новый курс, ведущий к точке встречи (рандеву). Сразу стало легче. Качка уменьшилась.

Рассвело. Мы вместе с комиссаром корабля Кежуцем побежали по подветренному борту по верхней палубе в корму, чтобы посмотреть, что творится в каютах.

В каюте Викторова все было в норме. Старательный вестовой запер все ящики шкафов, письменного стола, бюро. Все склонное к самостоятельному перемещению — бритвы, пепельницы, вазы — он завернул в полотенца и уложил на постель. В нашей же со Столяровым каюте царил страшный беспорядок. На поверхности воды плавали ночные туфли Петра и мои выходные ботинки. Ящики платяного шкафа и письменного стола выскочили из своих гнезд и были готовы нырнуть в теплые воды. Моя тетрадь с интегралами и премудростями высшей математики тоже плавала в воде. Петра в каюте не было. Он с качкой в самых скверных отношениях и неизвестно где от нее спасался. Я повылавливал все, что находилось в свободном плавании, закрыл и закрепил все, что необходимо.

По нижней палубе направился в нос корабля. Везде гуляет теплая вода. Трюмные, комендоры, живущие в кубриках, откачивают, черпают, выжимают воду, поминая шторм во всех склонениях времен парусного флота.

Добравшись до мостика, обо всем подробно доложил Викторову. Вскоре в сопровождении комиссара Кежуца на мостике появился Климент Ефремович, выбритый, подтянутый, просто, как говорят на Руси, молодец молодцом, но с суровым и озабоченным выражением лица.

— Товарищ Викторов, куда мы держим путь?

— На север.

— Как так на север, ведь должны идти на юг?!

— Товарищ Народный комиссар, шторм заставил изменить курс. Решил вас не беспокоить.

— Устав, товарищ Викторов, для всех одинаков. Как Нарком я обязан знать все условия, в каких работает флот. — Климент Ефремович сделал небольшую паузу и уже в более спокойном тоне добавил: — Что вы изменили курс, очевидно, правильно. Вам, морякам, виднее, но порядок есть порядок…

Через некоторое время после того, как все собрались в намеченной точке встречи, мы продолжили поход.

Дошли до нужного района южной Балтики, где с танкеров

пополнились топливом, пресной водой, и двинулись в обратный путь, прижимаясь к восточному берегу.

Идя вдоль берегов Германии, к утру подошли к Данцигской бухте и легли курсом на Гдыню. Захватывающая картина, когда линкоры, крейсер в охранении эсминцев входят в бухту. Дальномерщики непрерывно докладывают расстояние до маяка Хель и порта Гдыня. Все корабли репетуют сигнал об изменении курса. Флагманский штурман докладывает:

— До поворота осталось шесть кабельтовых.

— Товарищ Народный комиссар, разрешите ложиться на новый курс? — обращается Викторов к Ворошилову.

— Разрешаю.

— Сигнал долой, — командует Викторов.

Все корабли одновременно делают поворот на 180 градусов. Ворошилов, видя, как четко совершается маневр, С удовольствием замечает:

— Прекрасно работают. Любо смотреть. Теперь я понимаю, что во флотской службе тоже есть своя романтика и красота труда…

С погодой нам явно не повезло. То шторм, то зыбь такая, что у эсминцев, идущих лагом к волне, чуть ли не кингстоны видно. Но все остальное было интересно и поучительно.

Во время этого похода все прибалтийские государства могли воочию убедиться в мощи советского флота на Балтийском море. Были, конечно, кое-какие досадные казусы, но все же Нарком обороны отбыл с флота не с плохим впечатлением.

Это был последний поход в моей флаг-секретарской жизни. Начальник Морских сил Балтийского моря утвердил мою кандидатуру для сдачи экзаменов в штурманский класс.

И вот экзамены выдержаны. Тринадцать моих однокашников и я зачислены в штурманский класс. Сдаю дела Клыкову, окончившему училище на год позже меня, тепло прощаюсь с Петром Столяровым, с которым мы крепко подружились. Грустно все-таки расставаться с друзьями, с любым полезным делом, с любой нужной работой…

Штурманский класс

В двадцатые годы на флоте существовал такой порядок: на специальные годичные курсы усовершенствования командного состава для специализации посылали тех, кто прослужил на кораблях не менее двух лет. В течение этого срока молодой командир мог выбрать себе специальность, по которой желал бы совершенствоваться. Порядок, прямо скажем, не лишенный резона. Вот почему в 1929 году курсы были укомплектованы главным образом нами, окончившими училище имени М. В. Фрунзе в 1927 году.

Обычно зиму и весну занимала теоретическая подготовка, а лето и осень практика по специальности. Окончивших курсы усовершенствования официально называли: «классный специалист».

Начальником курсов был Рыбалтовский, а комиссаром Глухоченко, который знал меня еще по Пубалту. Очевидно, поэтому мне вновь поручили редактировать стенную газету.

Нашим штурманским наставником стал опять А. П. Гедримович, такой же живой, с искрометными главами, остроумный и беспокойный. Вот только волосы его, не поредев, приобрели серебристый оттенок… Всем нам было приятно, что именно он возглавлял штурманский класс.

Мореходными науками с нами занимался Н. Ф. Рыбаков, тот самый, который ходил на «Воровском» из Мурманска во Владивосток, штурман высокого класса и великолепный педагог.

Новую дисциплину — тактическую навигацию преподавал бывший старший штурман линкора «Марат» Всеволод Чернышев.

Как и в училище, курс девиации вел Сергей Иванович Фролов. Помогал ему всем нам полюбившийся лаборант Никанор Игнатьевич Сурьянинов, теперь уже заметно постаревший. Он встретил нас как долгожданных, невесть где пропадавших дорогих сердцу детей…

Сергей Иванович на практических работах задавал нам головоломку за головоломкой, считая, что именно с разновидностью девиационных загадок нам в жизни предстоит иметь дело. Много заниматься приходилось и по другим предметам.

…В стенной газете, чтобы она была более оперативной, ежедневно обновлялась хотя бы одна статья, над заголовком которой прикреплялась маленькая яркая табличка: «Новая». Это привилось. Было замечено, что большинство слушателей, раздевшись в гардеробе, прежде чем пройти в классное

помещение, обязательно останавливались у стенда со стенной газетой…

Под редакцией преподавателя Кузнецова издавался ежемесячный литературный журнал.

Дни, до краев заполненные работой, летели так быстро, что мы и не заметили, как наступила весна, а с ней и горячая пора экзаменов. После них должна была начаться летняя практика для нас, штурманов, на Онежской озере, в Петрозаводске и в Онежских шхерах.

Наиболее успешно сдали экзамены Хирвонен, Соловьев, Ладинский, словом все те, кому Гедримович еще во время плавания в 1925 году пророчил штурманскую карьеру.

За неимением кораблей для практических работ по девиации нам предоставили небольшой буксир типа «Швейник». Руководитель практики Шестопалов, немного поразмыслив, поставил нактоуз магнитного компаса на палубу, и сказал:

— Крепить здесь, тут диаметральная плоскость. Закрепили. Проверили. Точно в диаметральной плоскости.

— Как вам удалось так точно установить компас? — допытывались мы.

— Наберетесь опыта, какой удалось накопить мне, сами сумеете так делать. А ежели по секрету, то ставил точно на створе мачты и дымовой трубы буксира. Как видите, никакой хитрости, никаких фокусов. Одно важно: иметь хороший штурманский глазомер.

На буксирчике в Кронштадте более недели занимались практическими девиационными работами. И еще столько же времени потратили на ознакомление тоже в Кронштадте — с морской обсерваторией, службой времени и гидрографической службой флота.

Чтобы дать нам хотя бы некоторое представление об особенностях плавания в шхерных условиях, наш класс в июне отправили в Петрозаводск, где к этому времени должно было находиться посыльное судно «Дозорный», когда-то обслуживавшее царские яхты. Ныне им не без успеха и с удовольствием командовал бывший адмирал царского флота Леонид Гроссман, преподававший у нас в училище морскую историю.

На речном пароходе мы пустились в путешествие от Охтинскрго моста. Шли каналами чуть ли не петровских времен, затем, переждав туман, вошли в Онежское озеро. Оно вдруг посерело, ветер развел порядочную волну, и наше утлое суденышко заболтало, затрясло словно в лихорадке. Онего решило доказать, что с ним шутки плохи и кто на нем не бывал,

тот горя не видал…

Петрозаводск тех лет был обычным провинциальным городом с деревянными двухэтажными домами, незамощенными улицами. В нем имелся единственный, еще петровских времен, металлургический завод, много лесных бирж и лесопильных предприятий, собор, видный с далекой глади озера, которое скорее следовало бы назвать морем.

Военный комендант прислал за нашим багажом конную подводу. Мы погрузили на нее штурманское имущество, свои чемоданы, и она под наблюдением Никанора Игнатьевича двинулась в гору, а мы гурьбой пошли по обочине, именуемой тротуаром.

Разместились в кирпичном трехэтажном школьном здании, из окон которого был виден берег залива и гора «Чертов стул». Столовались в воинской части, расположенной рядом со школой. К армейскому рациону, по которому с утра, в отличие от флотского, полагалась горячая пища в виде какой-нибудь, чаще всего пшенной, каши, именуемой кондером, привыкнуть так и не смогли, несмотря на все старания армейских поваров.

Два первых дня ушли на оборудование одного из классов для работы с морскими картами, помещения под склад штурманского имущества с гордым названием «Лаборатория, штурманских дел», превращение третьей классной комнаты в кают-компанию.

Для поддержания порядка в помещениях образовали институт дневальных, без освобождения их от штурманских занятий. Всякий уличенный в нерадивом отношении к обязанностям дневального штрафовался 50 копейками, деньги вносились в кают-компанейскую кассу.

В солнечную погоду занимались береговыми астрономическими наблюдениями. Произвели гидрографическую съемку и промер территории и акватории порта, затем около десяти миль наиболее изрезанной береговой черты. На доставленных для нас двух шестивесельных ялах (шестерках) в день проходили до двадцати миль. Пригодилась нам школа, пройденная в подготовительном и Высшем военно-морском училищах.

Много времени требовала обработка астрономических наблюдений и камеральная обработка материалов съемки. Даже Никанор Игнатьевич иногда уговаривал нас вечерком прогуляться…

Прибыл «Дозорный»! Завтра с утра отправимся в Онежские шхеры. Другого шхерного района у нас не было. Нас и послали на Онежское озеро, чтобы мы приобрели практику шхерного плавания, набили руку на описании фарватеров. Идя

рекомендованными курсами, мы должны были искать и зарисовывать естественные створы, приметные места, все то характерное, что может обеспечить безопасное плавание при отсутствии навигационного ограждения. Работа интересная, увлекательная! Не раз вспоминались нам слова Гедримовича о том, как необходимо видеть береговую черту штурманским глазом, не пропускать ничего!

Работали только в светлое время. Ночью стояли на якоре вне рекомендованных фарватеров, чтобы не мешать движению судов. После ужина долго не расходились из кают-компании. Слушали рассказы руководителя практики Лепко о том, как ему доводилось плавать в шхерах, и Гроссмана, который в училище представлялся нам чудаковатым стариком, а в действительности оказался интереснейшим человеком, великолепным рассказчиком.

Пейзажи в шхерах очень своеобразны. Бесконечное множество маленьких, крупных, горбатых, плоских островов… Лысые, гололобые — те как будто только что вынырнули на поверхность… Иные успели прикрыть свои плеши травами и кустарником, а совсем древние ощетинились густейшим лесом, расцветились разноцветными мхами… В зеркальной воде отчетливо отражаются и гранитные скалы, и леса, и неведомо куда бегущие облака. Такая тишь, что, упади листок, травинка, услышишь.

На мостик доносится мерное дыхание работающей донки, лязг лопаты кочегара, подкидывающего уголек в прожорливую котельную топку. Слышны и возня кока с внушительных размеров медными кастрюлями, и его понукания, обращенные к рабочему по камбузу. Все на корабле стали разговаривать вполголоса, словно боясь спугнуть эту застенчивую тишину.

К Кижам подошли еще до обеда и замерли, пораженные невиданной красотой деревянного собора. Командир внял нашим просьбам: на якорь стали как можно ближе к острову. Было бы кощунством пройти мимо.

Излазили и осмотрели все, что возможно. Кто умел, тот зарисовал. Миша Соловьев, единственный из пас имевший фотоаппарат, сделал уйму снимков.

После Кижей шлишхерами, затем чистой водой. И прибыли к конечному пункту нашего маршрута — к Медвежьей Горе. В те годы это был действительно медвежий угол.

В поселке, на почте, нас ожидала телеграмма: необходимо срочно возвратиться в Ленинград, так как предстоит заграничное плавание… Известие столь же приятное, сколь и неожиданное.

В Ленинграде стало известно, что для штурманской

практики, поскольку никаких дальних походов кораблей Балтийского или какого-либо другого флота не предвидится, нам придется совершить путешествие вокруг Европы на одном из транспортов Советского торгового флота.

Такое было время, таковы были возможности. Это теперь для практики курсантов построены великолепные корабли, оснащенные самыми совершенными, точнейшими и тончайшими навигационными приборами… Наш советский флот стал подлинно океанским и систематически посещает сотни иностранных портов. Ну а в начале тридцатых годов военным штурманам приходилось проходить практику плавания в дальних морях и океанах на судах гражданских.

Тогда же стало известно, что мы должны быть на транспорте «Волховстрой» не позже послезавтрашнего утра, а еще лучше — завтра вечером. Об этом нам сообщил руководитель группы, идущей в заграничное плавание, политработник Фомиченко.

Нас крайне огорчило, что Никанора Игнатьевича с нами не будет: не хватает валюты. Его хлопотами все необходимые штурманские пособия были уложены в три специальных ящика с запорами и замками, два хронометра помещены в отдельный небольшой ящик, обитый внутри войлоком и бархатом так, чтобы хронометры не подвергались тряске и воздействию внешней температуры.

Мачпина с имуществом и нашими чемоданами в сопровождении Никанора Игнатьевича заранее ушла к торговому порту. А мы после напутствий Рыбалтовского и Глухоченко добирались до порта трамваем. У причала заканчивал погрузку леса видавший виды, американской постройки 1918 года, морской бродяга «Волховстрой», недавно приобретенный на «морском кладбище» в Америке. Широк и неказист, водоизмещением немногим более 10000 тонн, он попыхивал своей дымовой трубой, а его грузовые стрелы таскали со стенки причала связки отличного, как говорят, «сахарного» — без сучка и задоринки, — пиломатериала и укладывали их на верхней палубе почти вровень со спардеком так, что мы в отведенное нам помещение под полубаком должны были с этих досок спускаться по трапу. А наши ящики смогли опустить, лишь развороти лесное золото и приведя этим в ярость грузчиков, которым пришлось заново укладывать пиломатериал.

Оказалось, что под полубаком, кроме санитарного узла, нашего кубрика, каюты боцмана и его кладовых, ничего не было. Это нам понравилось. Одно плохо: с чайниками и бачками для пищи нужно пробираться через штабеля досок, а потом спускаться чуть ли не по вертикальному трапу. Чтобы доставить

целехоньким хотя бы бачок со вторым блюдом, не говоря уж о борще, бачковому требовалась ловкость циркача. Это в тихую погоду! А в качку — дело безнадежное…

Но жизнь заставила, выучились и цирковому мастерству. Доставляли пищу и в шторм! Не пролив борща и не присолив морской водой…

Свои хронометры мы хранили вместе с судовыми. На большом штурманском столе получили место для ведения навигационной прокладки. Несли свою штурманскую вахту, сменяясь каждые четыре часа. Не прошло и двух суток, как все притерлось, а через вахтенных рулевых, видевших, как мы работали, пошла молва: «мореходчики» в штурманских делах сильны. Постепенно нами завоевывалось право на жизнь…

Ежедневно, если позволяла погода, занимались астрономическими наблюдениями. Боцман, видя, как в зоне его владений (на полубаке) мы денно и нощно работаем с секстанами, выпуская их из рук только на время решения задачи, если не с уважением, то уж, безусловно, с одобрением смотрел на наши труды. Тогда же в первый бессолнечный день мы, найдя кирки, стали отбивать многолетнюю ржавчину ватервейсов, а потом, попросив стальные щетки, отдраили их до блеска и засуричили, боцман признал нас стоящими парнями.

Пересекли, миновав циклон и пройдя по его окраине, малахитовое Северное море и подошли к порту Ньюкасл-апон-Тайн. Недоумеваем: почему не входим в порт, а стоим, как и еще два транспорта, на рейде?

— Штурман! — окликнул капитан «Волховстроя» Карклин. — Сколько осталось до полной воды?

— Три часа десять минут.

— Выходит, до открытия портовых ворот успеем пообедать. Раньше за нами буксир не придет.

Что за ворота, да еще в порту?.. В толк не возьмем. Ну что ж, поживем, подождем и увидим! Воздав должное творению судового кока, все поспешили наверх. Бинокли переходили из рук в руки точно эстафетная палочка.

Из ворот порта показался буксир. Прибежав, взял «за ноздрю» нашу посудину и, яростно задымив, повел в порт. Вначале «Волховстрой» помогал ему своей машиной, а когда до входных ворот осталось метров пятьсот, застопорил ее, вручив свою судьбу полностью буксировщику.

Акватория порта была разбита на несколько гаваней (доки), каждая из них имела свои шлюзовые ворота, только менее массивные, чем главные входные, на которые возлагалась задача защищать порт в шторм от яростных волн. Так по всей Англии, за

исключением тех мест, где протекали глубоководные реки, позволяющие судам входить и в самую низкую воду. Раньше мы думали, что докеры — это рабочие, занимающиеся в доках (как и у нас) ремонтом кораблей. В Англии докер — грузчик морского торгового порта.

Пройдя таможенные и пограничные формальности, экипаж получил право свободного сообщения с берегом.

Городок Ньюкасл-апон-Тайн невелик. Так же, как это обычна бывает и в других странах, центральная часть у него более красивая, более благоустроенная. Окраины, где живет трудовой люд, не ухоженные, дома закопченные, похожие один па другой. Люди живут там нелегкой жизнью. Редко кого встретишь с улыбкой на лице. Ребятишки, предоставленные сами себе, играют на проезжей части узеньких улочек.

Увидели мы в городе странное движущееся сооружение. С легкой руки нашего одноклассника Фадеева окрестили эту невидаль «автобус-трамвай». Позже узнали настоящее название — троллейбус.

Ежедневно к началу рабочего дня на два железнодорожных пути, проложенные вдоль причала, подавалось ровно столько вагонов, сколько докеры успевали загрузить за трудовой день. Перемещение загруженных и порожних вагонов производил один портовый рабочий с помощью гидрошпилей и троса с гаком. Все делалось, спокойно, без всякого шума и аврала.

За период почти двухнедельной стоянки каждый из нас, выбрав в магазине понравившуюся ему шерстяную ткань, успел заказать себе костюм. Когда заказы были сделаны, стало известно, что «Волховстрой» идет в Лондон, где примет сахарный песок. Все мы горестно повздыхали об исчезнувшей возможности приобрести экипировку в самом Лондоне, а не где-нибудь… Отказаться от заказа значило бы потерять половину его стоимости. Это нам было не по карману.

В Лондоне «Волховстрой» поставили на Темзе ниже города, в районе Черного буя, на две бочки, как и многие другие суда. На берег можно было попасть либо на своей шлюпке, либо за плату на шлюпке перевозчика.

К «Волховстрою» подвели баржи с тростниковым сахаром, докеры занялись погрузкой. Принимал груз и следил за порядком погрузочных работ «грузовой» помощник капитана.

Все дни стоянки в Лондоне мы осматривали его достопримечательности. Любовались сокровищами Национального музея — этой истинной Гордости англичан, побывали в военно-морском музее, на парусном корабле, на котором плавал и побеждал адмирал Нельсон, в ратуше, у

Королевского дворца во время смены караула, в Гайд-парке.

В один из вечеров, когда мы сидели на полубаке, дымя кепстеном из своих трубок, обычно молчаливый Михаил Соловьев предложил:

— Через два-три дня закончится сахарная эпопея. А не потопать ли нам на нулевой меридиан? Заодно сличим хронометры и определим их поправки по гринвичским часам точного времени. Как полагаете?

Предложение было встречено всеобщим одобрением. К тому же валютный фонд у многих иссяк. А бей него в Лондоне делать было нечего.

На следующий день все без исключения отправились в Гринвич. Помещение обсерватории похоже на замок. Оно обнесено высоченным каменным забором. Рядом с входом, на заборе, — огромный циферблат с секундной стрелкой. По этим часам, как нам объяснили в обсерватории, и следует производить сличение принесенных нами хронометров.

— Есть предложение отметить историческое событие — наше пребывание на Гринвичском меридиане, который буквально лежит под нашими ногами! — провозгласил Хирвонен.

— Дорогой Саша, вы забыли о сухом законе, объявленном в нашем братстве… — напомнил кто-то.

— Дайте же мне закончить, — взмолился Хирвонен. — Отметить документально! Для этого просить Мишу Соловьева использовать его фотоаппарат…

— Всегда готов! Встаньте на меридиане кучнее и без постных физиономий!

Пока мы утискивались на меридиане, Соловьев успел отщелкать полпленки. Затем мы сфотографировали трек Михаилов — Дацюка, Куликова и Соловьева — на лужайке под могучим дубом. Снимок назвали «Мишки на Гринвиче».

…Из Лондона наш путь лежал в Копенгаген: «Волхов-строй» должен был принять печь для обжига цемента, предназначенную новороссийскому заводу, и другие грузы.

Приняв в проливе лоцмана, днем вошли в порт. Уже с палубы транспорта бросилась в глаза удивительная опрятность всей территории порта.

Не успели таможенники и пограничники выполнить свои формальности, как на корабле появились прачки. Белье у нас было — что рабочая одежда кочегаров, даже сдавать его в таком виде было неловко. Увидев, как мы мнемся, боцман решительно порекомендовал не мешкая сдать в стирку всё грязное, вплоть до носков и носовых платков. «Нигде в мире не стирают белье лучше, чем здесь», — уверял он. Пригласили в кубрик двух

пожилых прачек. Каждая из них записала фамилию сдающего и что именно отдано в стирку. Через три дня мы получили белье в великолепном виде: белые рубашки накрахмалены, все дырки зашиты или заштопаны, все пуговицы и крючки пришиты.

На наш вопрос, где помещается Советское посольство, первый же датчанин не только дал обстоятельный ответ, по и проводил нас до самых дверей. Своей приветливостью, доброжелательностью датчане нам очень понравились.

В посольстве нас встретили как родных. Помогли устроить экскурсии по стране, посетить музеи, достопримечательные места, связали с общественными организациями, в которых нашлось немало знающих русский язык и желающих быть добровольными гидами.

Отправляя нас в автопоездку по острову, семьи сотрудников посольства наготовили нам уйму всевозможных бутербродов, дали с собой термосы с кофе и какао.

Огромное впечатление осталось у нас от великолепной Национальной галереи, замков я дворцов, старой крепости и многого другого. Поражала исключительная тщательность ухода за полями и лугами. Шоссе во многих местах были аккуратно обсажены по обочинам садовыми цветами. Повсюду, особенно в городах, тысячи велосипедистов. От древних стариков до ребятишек все катят на велосипедах, оставляют их без присмотра в специальных стойках по краю тротуара, у магазинов и на площадях.

Навсегда запомнился вечер встречи с советской колонией. Были и песни, и танцы, и стихи, и рассказы. И замечательный чай с вареньем и всякими сладостями — печеньем, булочками, тортами. Нас с неутолимой жадностью расспрашивали о Родине, решительно обо всем, ловя каждую деталь, мельчайшую подробность. Люди не уставали слушать, засыпали нас все новыми и новыми вопросами.

…Приняв необходимые грузы, пополнив продовольственные запасы прекрасными датскими овощами, мясными, молочными и рыбными продуктами, мы вышли из Копенгагена ночью с расчетом наиболее беспокойную часть Ла-Манша пройти в светлое время.

Северное море встретило нас изрядной болтанкой, рваной облачностью, через которую лишь временами проглядывало солнышко. Мы терпеливо караулили окна в облаках, чтобы взять высоты солнца. Увы, таких окон было мало. Помогали боцману и команде очищать корабельный корпус от ржавчины. Когда же подошли к Ла-Маншу, то и эти работы — они слишком шумные — прекратились. Видимость уменьшилась. Наплыл туман.

«Волховстрой» охрипшим басом своего свистка посылал полагающиеся в тумане звуковые сигналы.

Нет более противного плавания, выматывающего все силы и нервы человека, чем плавание в тумане, и особенно в Ла-Манше, где одновременно и вдоль пролива и пересекая его во всех направлениях между Францией и Англией движутся сотни судов. Никаких ориентиров, кроме надрывно кричащих судовых гудков, в хоре которых нужно в каждый момент суметь выделить наиболее опасный для благополучного плавания. На кораблях выставляются дополнительно наблюдатели, впередсмотрящие располагаются у судового форштевня. Все корабельное начальство, связанное с кораблевождением, бессменно на мостике, где даже разговоры идут вполголоса. Но как бы там ни было, а пролив мы миновали благополучно, хотя и отстав, от расчетного графика часов на пять.

Дальше на нашем пути лежал разбойник Бискай. Редко кому удавалось пройти через этот залив бурь, избежав трепки и не набив себе шишек. Старпом, боцман, матросы еще и еще раз проверяют надежность крепления всех грузов, особенно палубных. Одна печь для обжига цемента чего стоит!

Фокин еще в Копенгагене перед выходом в море сделал обстоятельное сообщение об особенностях плавания Ла-Маншем и Бискайским заливом. Шансов попасть в штормовую передрягу предостаточно.

И что бы вы думали? Бискай изрядно покачал нас на огромной океанской зыби, послизывал все, что было хоть чуточку слабее закреплено, промыл все щели, упорно пытаясь заглянуть под брезент, закрывающий грузовые люки, немного поозорничал в жилых помещениях. Небеса он упрятал за низкими тучами, лишив нас какой-бы то ни было возможности предаться астрономической практике, но все же довольно милостиво пропустил к Гибралтарскому проливу. Это было, по уверению капитана Карклина, просто редкостной благодатью. Видимо, в ознаменование такого события Карклин внял нашим просьбам и проложил курс поближе к гибралтарскому берегу, чтобы хорошо были видны порт и гавани, неприступная скала и все достопримечательности.

Насмотревшись на Гибралтар, все мы снова стали усердно заниматься. Нужно было нагонять упущенное — успеть выполнить нормативное число задач, которое являлось основным мерилом практики. Первая половина ночи была звездной, и мы продолжали упорно работать. Спасаясь от духоты кубрика, расположились тут же, на верхней палубе, на ночлег.

Ночью многие из нас проснулись: в кромешной тьме по всему

горизонту блистали молнии. Не успели опомниться, как хлынул настоящий тропический ливень. И так было каждые сутки, пока не вышли в Эгейское море. Там, погода случалась всякая. Порою море просто баловало нас своей зеркальной, необычайной голубизны поверхностью. Норматив мы давно превысили. Мало того, успели помочь экипажу привести «Волховстрой» в достойный для Одессы вид. В Дарданеллы наше судно уже входило франтом — вымытое, вычищенное, покрашенное и ухоженное. Команда была довольна, а больше всех боцман: с его лица не сходила улыбка.

Вот и Стамбул. Стали на якорь. Карклин ушел в агентство Совторгфлота. К борту подвели баржу с водой и провизией.

Судно берут на абордаж десятки торговцев, приплывших на лодках. Вы можете спросить у них все, что вашей душе угодно, и все будет доставлено. От торговцев приходилось отбиваться с помощью, пожарных шлангов. Помогало. Держались на расстоянии.

Часа через два возвратился капитан в самом мрачном настроении: вместо Одессы «Волховстрой» идет в Поти…

К борту подвели баржу с углем и турецкими грузчиками. Наше судно вмиг покрылось угольной пылью. Пропали все труды и старания экипажа.

И вот «Волховстрой» уже идет Босфором, сердито дымя. Распрощавшись с лоцманом, входим в Черное море и, придерживаясь южного берега, идем заданным курсом.

В Поти прибыли без всяких приключений. А вот что делать дальше? Ни денег, ни проездных документов у нас нет. Едва наскребли на телеграмму начальству. Через сутки получили ответ: «Первым пассажирским пароходом отбыть Севастополь, где получите дальнейшие указания». Спасибо капитану «Волховстроя», вошедшему в наше положение: нас поили и кормили до самого прибытия пассажирского парохода, а сердобольный кок дал еще мешок с харчем на дорогу.

Более трех суток ожидали мы в Поти оказии. В конце концов прибыл пароход. Фомиченко ушел договариваться с капитаном. С большим трудом ему удалось уговорить его взять нас на борт. Нам предоставили одну четырехместную каюту второго класса. В ней будем хранить наше имущество, а сами пойдем палубными пассажирами. Ничего, перетерпим — время теплое.

На правах палубных пассажиров мы огородили тросами на правом спардеке, почти в середине корабля, нашу суверенную зону. Удобно: лежи себе на голой палубе и любуйся красотами закавказских и прочих берегов! К вечеру Фомиченко собрал нас в каюте.

— С питанием дело такое: ресторатор требует залог. Я ему предложил взять в залог мой чемодан. Не берет. Пришлось согласиться отдать в залог штурманское имущество. Ящики опечатаем личной печатью капитана и сдадим на хранение «грузовому» помощнику. Я попросил капитана сообщить в Севастополь о нашем прибытии.

Так нас приняли на довольствие в судовой кают-компании.

Еще на «Волховстрое» состоялось партийное собрание, посвященное итогам штурманской практики. Фомиченко, как руководитель группы, досконально разобрал работу каждого.

В Ленинграде получили три дня на личные дела. Прежде всего хорошенько и всласть отмылись в бане, потом отоспались. И в заключение без конца рассказывали женам, родственникам, друзьям и знакомым обо всем, что увидели по ту сторону границы, о том, как нам жилось на море.

В назначенный срок явились на курсы. Нас пригласили в торжественно убранный класс. Рыбалтовский прочитал вслух приказ об окончании обучения и выдал нам дипломы. Глухоченко сказал душевное напутственное слово.

В строевой канцелярии каждый получил отпускной билет и предписание, куда прибыть к месту службы. В моем предписании значилось: «Линкор „Марат“. На должность младшего штурмана».

Наконец-то. Буду служить на корабле!

Свершилось!

Во второй половине ноября после отпуска, уложив нехитрый багаж в небольшой чемоданчик, через Ораниенбаум прибыл в Кронштадт к новому месту службы — на линкор «Марат».

Оказалось, линкор в доке. Добрался и туда. Стоит, старина, весь как будто от холода съежившись, с потухшими топками, замершими донками, с развороченным брюхом: меняют подводную обшивку корпуса. «Маратище», дружище, всегда бодрый, сильный, а сейчас — точно тяжелобольной на операционном столе.

Пребывание на ремонте в доке не украшает корабль. Да и команда ходит хмурая. Вы видали когда-нибудь, чтобы на ремонтирующемся в доке корабле команда пела, плясала, смотрела фильмы? Я никогда не видел. В доке корабль мертв, все спешат скорее выполнить необходимые работы, скорее вдохнуть в него жизнь…

Во время доковых работ пищу готовят на берегу в походных кухнях, все санитарные дела производятся тоже на стенке дока. От клепок, сверл, молотков такой трезвон, точно ты сидишь внутри огромной железной трубы, а по ней яростно колотят кувалдами разных размеров. Во всех проходах, по палубе расползлись десятки шлангов воздухопровода, корабль опутан паутиной временной электропроводки. Ни тебе пройти, ни тебе ступить спокойно. Спрашиваю у вахтенного начальника:

— Где командир?

— Командира нет, за него старший штурман. Он живет в каюте рядом с военкомом.

Оставив чемодан в рубке вахтенного начальника, пошел представляться старшему штурману А. А. Романовскому. На мой стук в дверь последовал громкий ответ:

— Войдите!

— Товарищ врид командира, младший штурман Андреев прибыл в ваше распоряжение.

— Здравствуйте, товарищ Андреев. Присаживайтесь. Меня зовут Андриан Адамович. Плавал на Тихом океане штурманом на «Адмирале Завойло», ныне «Красный вымпел». С личным составом штурманской части вас познакомит главный старшина Галаульников — командир отделения рулевых. Вы его знаете?

— Безусловно.

— Тем лучше. Вам придется командовать личным составом группы малых секторов. Личный состав связистов, торпедистов, хозяйственников примете у соответствующих специалистов.

Каюта ваша в теплом коридоре, рядом с буфетной кают-компании. Принимайте дела, людей, вникайте в обстановку всеобщего ремонта. Прошу следить за оборудованием шахты лагов и центрального штурманского поста, где будут установлены новейшие электронавигационные приборы и гирокомпас «Сперри-Х» — последний шедевр американской фирмы Сперри. Все приборы входят в ваше заведование.

Хотя «Марат» находился в длительном ремонте на заводе, огромная часть работ выполнялась силами личного состава корабля. Отбивка ржавчины, старой краски, чистка корпуса вручную железными щетками, грунтовка суриком, а в цистернах цементом — эти очень трудоемкие и адски трудные (особенно в междудонном пространстве и трюмах) работы ложились на плечи экипажа.

Все силы были брошены на очистку и покраску трюмов, междудонных отсеков, наружного подводного корпуса: Работали в две смены, по двенадцать часов в сутки. Каждая боевая часть получила помимо своих помещений, расположенных над вторым дном, еще и соседние междудонные отсеки. Их до выхода из дока требовалось сдать в готовом виде. Принимал работу маратовский «трюмный бог» — главный старшина Майданов. Этого не проведешь, от его опытного глаза ни один огрех не ускользнет. Хозяйственники предъявили к сдаче ряд помещений. Майданов забраковал. Пришлось им делать работу в неурочное время заново.

Провели комсомольское собрание, на котором бракоделов протерли с песочком, некоторых привлекли к комсомольской ответственности. Между службами, входящими в группу малых секторов, организовали соревнование на лучшее качество и досрочное выполнение работ.

Вместе с подчиненными что есть силы крушу ржавчину и старую краску. И так каждый день, все часы смены. Если кто-нибудь из ребят допускал небрежность, халатность, товарищи по работе тут же брали его в такой оборот, что второй раз подобное не повторялось. Без командиров умели внушить, как надо себя вести и работать. Это очень важно — воспитать в человеке ответственность перед коллективом.

Секретарь нашей комсомольской организации, командир отделения сигнальщиков Парамонов в работе был не утомим, делал все с увлечением и добросовестно. Его пример был лучшей школой. Чтобы подзадорить ребят, я вступал с ним в соревнование. Пыхтеть и потеть приходилось изрядно, но сила примера действовала: задание дня всегда удавалось перевыполнять.

Наконец доковые работы были закончены. Ледокол и буксиры разбили в гавани лед и вывели корабль на большой корабельный фарватер. Линкор малым ходом двинулся в Ленинград. Погода стояла морозная и ветреная. Штурмана каждые десять минут точнейшим способом определяли место. Формально за проводку отвечал ледокол, но командир военного корабля всегда должен быть готовым принять все меры для обеспечения безопасности.

Вошли в Неву. До завода рукой подать. Вся сложность заключалась в том, чтобы суметь подойти во льду к стенке завода если не впритык, то на расстояние длины сходни. Эту операцию Вадим Иванович, помогая ледоколу машинами линкора, выполнил блестяще: работая переменными ходами левой машины, сумел разогнать крупные льдины, мешающие швартовке… Словом, не только удиви и опытнейших моряков, но и вызвал восхищение всей команды, принимавшей участие в маневре.

Наступил самый напряженный период ремонта, который вместе со швартовыми испытаниями должен быть закончен к пятнадцатому апреля. Каждой боевой части предстояло выполнить уйму работ. Особенно машинной команде, артиллеристам и нашей штурманской части, где все требовалось сделать заново. Времени оставалось немногим более четырех месяцев, а объем работ был колоссальный.

На корабле проводились модернизационные работы. Ставились новые, более мощные паровые котлы. Помещение первого котельного отделения теперь переоборудовалось под корабельный клуб. Такой роскоши не было ни на одном корабле. Полностью заменялись все средства связи, все электронавигационное оборудование, все приборы управления артиллерийским огнем, заново оборудовались центральные посты артиллерии, штурманские посты и пост живучести. Носовой части линкора придали более мореходные обводы и полутораметровой высоты полубак.

«Марат» весь покрылся строительными лесами. Заново сооружался командно-далъномерный пост — место управляющего огнем главного калибра. Заново устанавливалась трехногая носовая (фок) мачта. Переделывался дымоход первой трубы. Сама труба, поднявшись на две трети своей высоты, резко загибалась в сторону кормы. Тем самым горячие газы отводились от дальномеров. Все посты, каюты, рубки в районе фок-мачты оборудовались заново.

В башнях, как и в штурманских постах, все переделывалось… Старое заменялось новым. Усиливалась вентиляционная система жилых и служебных помещений. От сухой клепки

вентиляционных труб не смолкал адский грохот. Всюду что-то сверлили, привинчивали, отрезали, наращивали. Одних только рабочих на корабле в каждую смену работало более тысячи человек.

Экипаж соревновался за то, чтобы ремонтные работы были выполнены высококачественно и досрочно. Темы партийных и комсомольских собраний ремонт и подготовка к летней кампании, изучение и освоение поступающей к нам новой техники. Этому посвящались, естественно, и все номера многотиражной газеты.

Я вместе со штурманскими электриками круглосуточно несу вахту на заводе, где идет испытание гирокомпасов, присланных фирмой Сперри. Американскую сторону представляет опытный инженер. Не все на испытаниях идет гладко. На специальном стенде, имитирующем качку и динамические удары волн, хваленые гирокомпасы артачатся: их технические показатели не соответствуют обусловленным. Особенно скрупулезно вел наблюдение штурманский электрик Дегтярев, только что выпущенный из учебного отряда. Его замечания нередко ставили американца в тупик. Раздражаясь и нервничая, он на ломаном русском языке начинал утверждать, что Дегтярев никакой не матрос, а инженер, притом очень хороший специалист.

Три месяца шли испытания, и мы сумели добиться, чтобы фирма сдала нам компасы в строгом соответствии с техническими условиями.

Следом за нами на завод прибыл штурман черноморского крейсера «Красный Кавказ» Анатолий Петров, который впоследствии стал начальником Военно-морской академии кораблестроения и вооружения имени А. Н. Крылова. Мы подробнейшим образом посвятили Петрова во все тонкости испытаний американского гирокомпаса.

Какие бы работы ни выполнялись на корабле, экипаж ежедневно занимался физзарядкой. Зарядку делали сразу после побудки, под руководством старшин, опытных физкультурников. Я присутствовал обязательно. Один выдающийся адмирал нашего времени говорил: как пройдет побудка и физзарядка, так пройдет и весь день на корабле. Всем опытом службы могут подтвердить глубокую правоту этих слов.

Когда кончали делать зарядку рядовые и старшины, заниматься ею начинал весь командный состав во главе с командиром корабля Ивановым, под руководством линкоровского физкультурника. Только проливной дождь или пурга могли помешать этому. Сам факт, что командир корабля пунктуально, ежедневно занимается физзарядкой, оказывал огромное

дисциплинирующее воздействие. Еще раз хочу подчеркнуть, что сила примера командира огромна. Если его уважают, то ему невольно подражают во всем, даже в манерах и в одежде. В свою очередь, показывая пример подчиненным, командир завоевывает и укрепляет уважение к себе.

Нередко командирская молодежь, особенно живущая в теплом коридоре, после отбоя собиралась у кого-нибудь в каюте. Чаще всего у политруков Полякова и Диденко или в каюте командира группы движения Каменского.

Вот и сегодня наша компания сошлась «на огонек». Я припоздал, занимаясь газетными делами, пришел в самый разгар спора: что делать с трюмным правого холодильника?..

— Специалист Петрищев первоклассный, мастер «золотые руки». Корабль знает в совершенстве. Но «сачок» феноменальный. Нырнет в трюмную преисподнюю, и не сыщешь его там, — говорит Каменский.

— Лучшее лекарство — гауптвахта на полную катушку, — предлагает мой сосед по каюте, артиллерист Василий Кондратьев.

— Дорогой Вася, пробовали «на всю катушку», так он озлобился и стал выкидывать коленца еще похлеще.

— Чего с ним чикаться! Списать, и вся недолга, — решительно высказывается Васильев.

— Обидно! — отвечает Каменский. — Петрищев — парень начитанный, на политзанятиях первый. Когда захочет, все выполнит наилучшим образом. Ума не приложу: что с ним делать, как уберечь человека?..

— Болезнь роста, — подает реплику доселе молчавший Слизской. — По какому году служит Петрищев?

— Какая там болезнь роста! Элементарное отсутствие ответственности перед коллективом. Не рост, а отсталость сознания, — вмешивается в разговор Диденко.

— Служит Петрищев по пятому году, — уточняет Каменский.

— Ну вот, определенно болезнь роста, — не сдается Слизской. — Мне думается, корень зла в том, что парень давно в совершенстве освоил свою специальность, может делать больше, а ему не дают. Понимаете, человек способен творить, а возможности не имеет… Предлагаю сделать его хозяином правого холодильника турбины.

— Это авантюра! — возражает Каменский. — Доверить ремонт и заведование холодильником такому человеку.

— В предложении Слизского есть глубокий смысл. Хотя и риск, конечно, немалый, — в раздумье резюмирует Дима Поляков, человек начитанный, эрудированный, очень деликатный, слов на ветер не бросающий. К его мнению всегда

прислушиваются.

— Пожалуй, ты прав, Дима, — соглашается Каменский. — Я подумаю…

Петрищева назначили хозяином правого холодильника. Он дал слово ремонт закончить не позже начала второго квартала и неожиданно для всех твердой рукой стал наводить порядок. Сам работал как одержимый и никому спуску не давал. Ход ремонта правого холодильника в корабельной газете поставили в пример другим.

Каменский нарадоваться не мог. Слизской от удовольствия потирал руки и то и дело скромно напоминал: а чья это, мол, идея?..

Первым на корабле закончил ремонт правый холодильник. Петрищев остался на сверхсрочную службу. Заслуженно стал главстаршиной.

Позже, в зрелые командирские годы, я убедился в том, как важно вовремя заметить рост человека и дать ему возможность проявить себя. Именно в постоянном стремлении достичь большего — закон движения вперед, закон совершенствования. Не раз в своей жизни вспоминал я поучительный пример с трюмным Петрищевым.

Культурным шефом корабля был Дом просвещения, занимавший бывший дворец Юсупова на Мойке, совсем недалеко от 2-го Балтийского флотского экипажа. По комсомольской линии у пас с молодежью Дома просвещения установились хорошие связи. Ребята из нашего подразделения бывали там на вечерах, на комсомольских собраниях. Не так давно мы дали обещание: к их очередному собранию досрочно выполнить работы по обивке и покраске помещений…

Назначенный день приближался, а конца работе не было видно. Стали прихватывать вечерние часы. В самый день встречи все работали как одержимые, без отдыха. Задание смогли выполнить лишь к вечеру, когда у шефов уже началось собрание… Вдвоем с секретарем комсомольской организации Парамоновым, наспех умывшись и переодевшись, чуть не бегом бросились к трамвайной остановке. Втиснулись в вагон, на ходу спрыгнули у Поцелуева моста, влетели в зал, где проходило собрание комсомольцев-педагогов.

Увидев нас, председательствующий сказал:

— Хоть и с опозданием, но прибыли подшефные. Есть предложение включить их в состав президиума.

Проголосовали единодушно. Когда шли по залу, не могли понять, почему многие, особенно девчата, недоуменно на нас смотрят и улыбаются.

— Повестка дня исчерпана. Осталось только послушать подшефных, провозгласил председательствующий. — Слово предоставляется командиру, товарищу Андрееву.

— Наше подразделение обещало доложить на этом собрании своим шефам о досрочном выполнении задания командования, — начал я. — По поручению личного состава докладываю: час… вернее, час двадцать минут назад… мы закончили покрасочные работы всех своих заведовании. Работы выполнены раньше установленного срока на пятнадцать дней. Просим извинить нас за опоздание на собрание: не могли же мы явиться, не выполнив обязательства…

— Молодцы ребята!

— Оно и видно, как спешили: аж все лицо в суриковых веснушках… подал голос кто-то из последних рядов.

Хохот, аплодисменты — все перемешалось.

— Есть предложение: сделанное товарищем Андреевым сообщение одобрить с особым удовлетворением!

Дружные веселые рукоплескания. На этом собрание заканчивается. Далее каждый находит себе занятие по своим способностям и вкусам: кружки работают, кинозал открыт…

Наше появление у шефов в таком комичном виде еще долго было предметом дружеских шуток. Особенно часто меня разыгрывал Дима Поляков. Но я не мог всерьез сердиться на этого добродушного парня.

Скажу, кстати, что в сигналопроизводстве Дима регулярно обгонял, меня, и я, как ни старался, в скорости приема сигналов сигнальным фонарем перегнать его не мог. Не зря Дима первым из политруков был допущен к несению вахты на якоре.

В каждой боевой части объем ремонтных работ, выполняемых личным составом, был велик, но особенно велик он был у машинистов-турбинистов. Занятые ремонтом главных машин, к обдирке краски и грунтовке суриком огромных машинных отсеков они и не приступали…

Каменский в дружеском кругу сетовал, что ума не приложит, как исхитриться, чтобы выполнить ремонт механизмов и помещений. Очевидно, в кают-компании главных старшин эта проблема тоже обсуждалась не раз…

Однажды — наверное, на второй или третий день после окончания покрасочных работ в наших помещениях — после ужина ко мне в каюту пришли Галаульников и Парамонов. Спрашиваю их, с чем пожаловали.

— Предложение… — несколько смущаясь, но степенно и солидно, как подобает сверхсрочному с десятилетним стажем, начал Галаульников. Посоветовались мы тут с Парамоновым…

Зашиваются машинисты. Нельзя ли им помочь?

— Вы же, Галаульников, прекрасно знаете, что к турбинам они нас не подпустят, так, как в их деле мы, кроме поднести и подбросить, ничего не смыслим. Так же, как и они в наших компасах, гирокомпасах и прочих штурманских премудростях.

— Так мы не о турбинах, а о другом, нам сподручном, — вставляет Парамонов.

— А что может, быть нам сподручно?

— Помочь машинистам отбить краску! — чуть ли не в один голос ответили оба.

— Молодцы!.. Здорово придумали!.. Дело стоящее.

— Именно стоящее! — обрадовался Парамонов. — Можно начать хоть сейчас… Весь инструмент есть. Добровольцев хоть отбавляй…

— Пошли в кубрик! Посоветуемся!

В кубрике все уже собрались. Видно, ждали нашего появления.

— Галаульников! Расскажите суть дела.

— Что ж им рассказывать, они и так все знают, — улыбаясь отвечает Галаульников — Сами они и предложили: идите, мол, к начальству и докладывайте!

— Ну что ж, раз так, давайте работать. Дело здесь не приказное, а добровольное. Кто желает помочь машинистам, поднимите руку!

Лес рук. Парламентарии не могут скрыть довольных улыбок.

— Для начала вместе со мной пойдут обивать тамбур пять человек. Больше не нужно. А то будем мешать друг другу.

…Пулеметной дробью застучали, отбивая краску, кирки. Не успели мы войти в азарт, как снизу раздался окрик вахтенного турбиниста:

— Кто это разрешил вам учинять такой тарарам?

— Мы в порядке помощи! — весело отвечает Парамонов.

— Убирайтесь-ка отсюда со своей помощью.

Не обращая внимания на окрик, продолжаем работать, потешая друг друга шутками.

Вдруг дверь тамбура раскрывается и появляется Каменский.

— Кто тут самовольничает? Что это еще за помощь?! От такой помощи попади кусок краски в раскрытую турбину или в разобранный клапан — беды не оберешься!..

— Ребята нашей группы вызвались в добровольном порядке, видя, что у вас дел невпроворот, помочь чем могут, — стал объяснять я.

— За товарищескую помощь, конечно, спасибо! Но скажи мне, дорогой товарищ Андреев, если бы к твоим гирокомпасам в

порядке помощи пришли машинисты со своими гаечными ключами, что бы ты сделал?

— Выгнал, конечно.

— Правильно! Только принимая во внимание ваши добрые намерения, мы вас не прогоним, а попросим работу пока прекратить… Доложим начальству о вашем благородном порыве. Разрешат — будем рады. Все же хорошие вы ребята, настоящие товарищи. Машинисты век этого не забудут! Спасибо! Пойдем, Володя, доложим начальству.

От начальства мне за анархизм влетело, но работать все-таки разрешили.

С нашей легкой руки взаимопомощь, рожденная, так сказать, в гуще народной, вышла на широкий простор. Это крепко сдружило и сплотило весь экипаж, который с величайшим напряжением и энтузиазмом трудился на ремонте, а затем отрабатывал боевую организацию корабля. По боевой подготовке, несмотря на длительное пребывание в ремонте, мы сумели даже превзойти линкор «Октябрьская революция», а по некоторым показателям — как, например, штурманская служба и артиллерия — завоевать призовые места на флоте.

Душою всех дел и начинаний были коммунисты и комсомольцы. На партийных собраниях недостатки и их виновники назывались открыто, все дельные предложения, а их было немало, горячо одобрялись и претворялись в жизнь.

Работали все с удовольствием и увлечением. Жизнь корабля, его интересы захватывали целиком. Они были для каждого самым главным. Шаль только, что вечно не хватало времени. Чтобы не отстать, нужно было трудиться только в полную силу. Трудно? Да! Хотя и можно было увольняться на берег через день, многие бывали там значительно реже… Жены или будущие спутницы жизни, естественно, сетовали. У некоторых даже доходило до опасной грани… Но какими бы ни были житейские трудности, долг превыше всего, корабль главнее всего!

А посмотрели бы вы на жен моряков 1 Мая, когда красавец «Марат» стоял на Неве, у моста лейтенанта Шмидта… С гордостью показывали они своим ребятишкам линкор! И с какой теплотой говорили о Панкиной службе на самом большом, самом сильном, самом красивом корабле Красного Флота!..

Вместе с рабочими штурманские электрики прокладывали многочисленные кабели ко всем электронавигационным приборам. Эти приборы устанавливались в обеих боевых рубках, на центральном штурманском посту, на кормовом посту управления кораблем, на носовом и кормовом мостиках и в румпельном отделении. Установка всех электронавигационных

приборов происходила при обязательном участии «сперристов», как иногда называли штурманских электриков. Благодаря этому они отлично знали всю канализацию электропроводки, что особенно важно при устранении повреждений в бою. Кроме того, электрики изучали и сами приборы.

Штурманская рубка и особенно центральный штурманский пост (мое место по боевой тревоге) были оборудованы прекрасно и даже уютно. Все размещено рационально, все под рукой. Это несомненная заслуга старшего штурмана Романовского.

Передав людей в мое непосредственное подчинение, старший штурман мало интересовался вопросами их воспитания. Для него самым важным было знание специальности, выполнение служебных обязанностей. Однако, как показала жизнь, Романовский был не только отменным штурманом, но и прекрасным организатором в сфере своей специальности. Только у нас, на «Марате», два раза в сутки принималась полностью метеосводка, передаваемая Германией, Францией и Англией. Данные более шестисот станций наносились на метеокарту, составлялась метеосводка, давались прогнозы, которые вначале оправдывались примерно наполовину, а затем более чем на 90 %!

Однажды артиллеристы собрались проводить калибровую стрельбу. Выход был назначен на ранний утренний час. Получили метеосводку, нанесли на карту, проанализировали, и Романовский доложил старпому:

— Выходить нецелесообразно, не будет нужной видимости.

Выход все же состоялся, а стрелять не пришлось — не было видимости. После этого случая артиллеристы уверовали в штурманские прогнозы.

Честно говоря, в метеорологии я стал разбираться только на «Марате». Предварительные прогнозы, которые докладывались мною вместе с метеосводкой Романовскому, сперва мало походили на действительность, с ними старший штурман нередко не соглашался. Затем, приобретя опыт, я стал добиваться лучших результатов. Мне уже не приходилось краснеть, а иной раз удавалось даже защитить свою точку зрения. Но все это было позже, в плавании… А пока приближался конец ремонта…

В каюте над моей койкой строители установили отличную откидывающуюся чертежную доску. Простая вещь — доска, а какое удобство! Теперь с картами можно работать в каюте, чертить тоже в каюте… Как же не вспомнить добрым словом строителей, вникнувших в труд младшего штурмана!

Последняя декада апреля. Экипаж занимается в основном малярными работами. Красятся каюты, кубрики, коридоры, шкафут — все, что выше палубы. Красится и борт. Помещения,

машины и посты — все моется, драится, прихорашивается. Царит всеобщий подъем. Заводы радуются окончанию ремонта, мы радуемся вдвойне: ремонт закончен, наконец-то начнем плавать!

С командиром отделения Лаврентьевым трудимся над первомайским номером корабельной многотиражки. Сами набираем, верстаем и вручную печатаем на плоской типографской машине. Лаврентьева я знал еще по службе в штабе Балтийского флота, по комсомольской организации. Он был по профессии печатником, специалистом высокой квалификации, трудолюбивым и аккуратным человеком. Под его руководством я быстро освоил наборную кассу.

За три дня до 1 Мая береговые краны убрали все заводское имущество, лежавшее на верхней палубе. Прибыли буксиры. По сигналу «По местам стоять, с якоря и швартовов сниматься!» все заняли свои места. Часть команды в строю на левом борту. На стенке толпа рабочих, провожающих нас. Старпом дает команду: «Отдать швартовы!»

Буксиры впряглись в тросы, заиграл оркестр. На берегу, на стапелях рабочие машут кепками, шапками, платочками, раздаются возгласы: «Ура-а! Ура-а!» Маратовцы машут бескозырками, прощаясь с рабочими, среди которых немало служивших раньше на флоте, с друзьями из коллективов заводов, чьим трудом кораблю возвращена жизнь.

Вскоре наш красавец «Марат» стал чуть ниже моста лейтенанта Шмидта на две бочки. Словно по сигналу на мосту, на набережных Невы собрались толпы ленинградцев.

В преддверии праздника на корабле развесили гирлянды торжественной иллюминации. После спуска флага ее опробовали. Зрелище восхитительное. Лампочками оконтурены весь силуэт линкора, борт, башни, боевые рубки, надстройки, дымовые трубы, обе мачты, а между ними, будто в небе, висит огромная пятиконечная звезда с серпом и молотом посередине.

Наступил Первомай. Экипаж выстроился на верхней палубе. Командир и комиссар обходят строй, поздравляют с праздником и с окончанием ремонта.

Торжественный подъем флага и флагов расцвечивания. Играет оркестр. По сигналу «Команде разойтись!» иные побежали на бак, в негласный корабельный клуб, так называемый «Баковый вестник», а многие остались на верхней палубе полюбоваться солнышком и принарядившимся городом.

— Ребята! Никак по правому берегу судостроители идут на Дворцовую площадь?

— Точно, они! А ну-ка, давайте приветствие!..

Хором скандируем:

— Ра-бо-чим ма-ра-тов-ский при-вет!

— Спа-си-бо су-до-стро-и-те-лям!..

Даже вахтенный начальник в этот радостный день такую вольность оставил незамеченной.

Неожиданно раздался оглушительный басовитый гудок линкора. На такое приветствие демонстранты судостроительного завода ответили дружным раскатистым «ур-ра-а-а!». К нам донеслось:

— При-вет бал-тйй-ским мо-ря-кам!

— Сча-стли-воч-о пла-ва-ния, ма-ра-тов-цы!..

Кто включил гудок, неизвестно… Говорили, будто один из сдаточной команды завода. В это верилось мало: Многие думали, что это сделали машинисты и кочегары, чтобы отблагодарить рабочих за их самоотверженный труд. Ну что ж, рабочие ленинградских заводов вполне заслужили такое необычное приветствие.

Все дни, пока «Марат» стоял на Неве, толпы на набережных и на мосту редели лишь ночью. Пошли и мы с женой и ее братом Василием полюбоваться линкором.

— Мощный и красивый корабль, — замечает Василий.

— Володя! А где штурманская рубка, покажи, — просит Зоя.

— Видишь первую башню? За ней круглая, это боевая рубка. Вокруг рубки застекленный обвес. На уровне этого застекленения, почти впритык к боевой рубке, расположена штурманская. Видишь?

— Как будто…

— Нравится корабль?

— Корабль нравится, но не нравится, что ты па нем долго пропадать будешь. Когда «Марат» у завода стоял, в то ты домой не часто наведывался. А в плавание уйдешь — и вовсе надолго…

Что ответить любимой женщине в такой ситуации? Действительно видеться будем редко. Вздохнул только.

Отшумел Первомай. «Марат» ушел в Кронштадт, на Большой рейд, отрабатывать корабельную организацию и одиночную подготовку. На корабле поднял свои флаг с двумя звездами старшего флагмана командир дивизии линкоров Лев Михайлович Галлер.

Начались бесконечные, днем и ночью, тренировки на боевых постах всех боевых частей, потом учения каждой части. Венчалось дело общекорабельным учением под руководством старшего помощника. В то время старпомом был И. В. Кельнер. Большевик-подпольщик, он служил еще в царском флоте, на подводных лодках, участвовал в борьбе за власть Советов, в гражданской войне, окончил специальный курс Морской академии… Одна

беда: Кельнер никогда прежде не служил на крупных военных кораблях, не знал всей специфики службы на линкоре, где численность команды далеко превышает тысячу человек…

Старшим артиллеристом был Слава Мельников, он же первый заместитель старпома Мельников тоже выпускник Военно-морского училища имени М. В. Фрунзе, только кончал его на год раньше меня. Мы хорошо знали друг друга по училищу. А на линкоре еще больше сблизились. Слава по ночам, разбирая, осваивал приборы стрельбы, а я — американский пеленгатор. И у него и у меня при сборке вечно оказывались лишними винтики, гаечки, пружинки, из-за которых все приходилось начинать сначала. Однажды, когда старпом отсутствовал, Мельников вызвал меня к себе в каюту:

— Завтра, в пятницу, заступишь дежурным по кораблю. Хочу в субботу провести большую приборку по всем правилам линкоровского искусства! Линкоровскую службу ты знаешь. Корабль тоже. Глаз у тебя приметливый. Обязанности дежурного по кораблю выполняешь с рвением. Уразумел, почему тебя назначаю дежурным?

— Уразумел. Задумка мне по душе. В самом деле, и у тебя в башнях, особенно на центральном посту, и у нас, штурманов, на постах, не говоря уж о центральном, все надраено, вычищено, а на нижней палубе, в жилых и служебных помещениях нужно желать лучшего!..

В субботу, после чаепития, как и положено, началась большая приборка. Верхнюю палубу драили песком, надстройки мыли с мылом. Внутри корабля на каждом посту, во всех помещениях все покрашенное мылось, металлическое драилось.

Около 11.00 командиры — заведующие отсеками доложили об окончании приборки. Прошел с фонариком, осмотрел каждый закоулок, каждую щель… Докладываю Мельникову, что приборка окончена.

— Хорошо, — удовлетворенно говорит заместитель старпома. — Пойдем проверим…

Вдвоем идем по нижней палубе, заходим в жилые кубрики, служебные помещения. Мельников проверяет дотошно, открывает даже рундучки.

— Товарищ дежурный, смотрите: в углах под трапом грязь, на обеденном столе расписываться можно. Прикажите заведующему повторить приборку. Если вторично замечу грязь, никого в Ленинград не уволю.

Вот и коммунальная палуба, самое просторное место на корабле. Я спокоен: никаких хитрых закоулков в ней нет. И вдруг…

— Это называется приборкой? Посмотрите сюда! — Мельников показывает на пространство между котельными кожухами, не закрытое листом еще на заводе. Дыра эта от палубы находится почти на полутораметровой высоте.

Подхожу, освещаю фонариком, действительно — мусор, оставленный рабочими…

— Плохо проверяете, товарищ дежурный! — уже всерьез в присутствии командира — заведующего отсеком и других командиров распекает меня Мельников. — Прикажите повторить приборку! Ни один человек не будет уволен на берег до тех пор, пока все не приведут в надлежащий для линкора вид!

И так по всему кораблю. Обед задержался. В кают-компании, кроме механиков, никого. Все без команды разошлись по своим заведованиям.

Наконец все огрехи приборки были устранены. К обеду приступили с задержкой на полчаса. Хозяйственников — корабельную интеллигенцию, плохо прибравших свой кубрик, в Ленинград не уволили.

После этого на баке весь день только и разговоров что о приборке. Одни говорили: зря свирепствует старший артиллерист, другие, а их становилось все больше и больше, действия Мельникова одобряли; мне было, конечно, обидно, что приходилось расплачиваться за чулан грехи, что так принародно досталось от заместителя старпома. Но что поделаешь — чувствовал, что и моя вина тут есть.

Мельников был прекрасным товарищем, высокообразованным моряком-артиллеристом. Правда, иногда, «выйдя из меридиана», мог и пропесочить как следует… Но долго обижаться на него никто не мог. Человек он был справедливый. Артиллеристы линкора были на высоте. Их «батько» Мельников пользовался непререкаемым авторитетом. «Марат» на флоте отличался своими артиллерийскими достижениями, завоевывал флотские призы. После того как командир приказал мне заниматься еще и мобилизационными документами, в каюте я остался один, так как иного места для работы с такими документами не было. Утешительного в этом мало: живя вдвоем, было хоть с кем душу отвести… А сейчас единственный собеседник — телефон. Стоя в Кронштадте, можно разговаривать с Ленинградом, с Лужской Губой, с Красной Горкой, хоть с гауптвахтой…

В один из дней, вернее — вечеров, во время стоянки в Лужской Губе работаю над очередным рулоном кальки нашей «кадрили» на Сескарском плесе. Было небольшое учение, мы стреляли, в нас стреляли, нас атаковали, мы уклонялись, и все это на Сескарском пятачке. Чтобы разобраться, что, когда и как

делал «противник», чем и как мы ему отвечали, приходилось кальки с карте снимать по ходу действий, старые курсы стирать, чтобы было видно тот, которым идем, Бедная карта от резинки теряла свое лицо, а в иных местах сияла проплешинами. Нормы расхода карт этого района были давным-давно превышены, и каждый новый экземпляр приходилось вырывать у гидрографов с боем.

Сижу, разбираюсь, делаю отчетные кальки по всем правилам штурманского искусства — с изображением курсовых углов атак, маневрирования и стрельбы обеих сторон. Работаю разноцветной тушью, чтобы картина была виднее. Обычно наши отчетные документы по штурманской части являлись основой документов, составляемых штабом дивизии и флота для разбора. Марки своей мы терять не хотели! А это значило — корпеть младшему штурману да корпеть…

Вдруг без стука открывается дверь и входит Дмитрий Поляков.

— Все корпишь? Какой километр кальки заканчиваешь? Оторвитесь, дорогой труженик, передохните! — Он, как всегда, по-доброму улыбается, глаза полны лукавства.

— Молодец, что зашел, — обрадовался я.

— А я к тебе, Володя, по делу. — Дима сразу как-то посерьезнел.

— Вот как! По какому же?

— Говорят, ты на вахте носом клюешь… Не поведаешь ли мне: в чем причина?..

— Причина простая. Каждый день выспаться охота, а возможности никакой. Ты не подумай, что я жалуюсь. Нисколько. Жизнь идет удивительно интересно. Хочется сделать полезного как можно больше!

— Слушай, Володя, сколько у тебя нагрузок?

— Считай: штурманская, командир группы малых секторов, корабельный разведчик, мобилизатор, по партийной линии — член бюро коллектива, руководитель политзанятий со старшинами, редактор многотиражки…

— Ну а как Романовский на это смотрит?

— Романовский требует, чтобы в служебное время я занимался служебными, штурманскими делами. Как специалист и старший он, несомненно, прав. Вот и приходится недосыпать…

Дима ушел. Поговорили — вроде и на душе легче стало. А теперь за дело! Кальки не ждут, газета тоже!

С той поры наш милейший корабельный доктор стал интересоваться моим здоровьем. Чувствуя, что такая тема мне не по душе, однажды, когда в салоне кают-компании мы с ним

остались вдвоем, он сердито заявил мне:

— Так и знайте, когда посчитаю нужным, я вас просто выпровожу на курорт!

Вот оно что! А Васильев, а Каменский, да и любой другой?.. А сам Димочка Поляков — разве он меньше меня работает?! Ничуть не меньше. Так что курорт подождет!

…Каждый день во время стоянки на якоре рулевые тренировались в бросании ручного лота. Все вроде бы просто: держа меж пальцев клевант, что есть силы раскрутить рукой в вертикальной плоскости параллельно борту гирю, выпустить клевант, и дело сделано — лот полетел, увлекая за собой лот-линь с разметкой на метры или футы… Однако далеко не всем эта операция хорошо удавалась. Ведь свинцовая гиря ручного лота весила не один килограмм.

Тренировались упорно, и осенью на соревнованиях показатели рулевых в бросании лота, в скорости изготовления к действию механического лота Томсона были лучшими на флоте. Такие, как Зимин, кидали лот далеко за семьдесят метров.

Несколько раз в неделю проводились тренировки по, управлению рулем с различных постов — центрального, штурманского, кормовой боевой рубки, кормового штурманского, румпельного отделения. Как правило, переключения на коммутатору производил Галаульников, он же электродатчиком указывал, на какой борт сколько положить руля. Собственно, он и был главным дирижером и тренером.

Галаульников — личность примечательная и авторитетная. На корабле служил уже более десяти лет. Классный рулевой, в любых условиях ведет корабль как по ниточке, характеру его и спокойствию можно позавидовать. Человек недюжинной силы, смекалистый, волевой, доброжелательный, как младший командир-воспитатель он был просто незаменим. Учить — его призвание, как говорится, «дар божий». Такта и терпения ему не занимать, пунктуальности и требовательности тоже. Службу любит и песет ее превосходно. Подчиненные, да и не только подчиненные, его уважают. Коммунист, член бюро коллектива. Такой главстаршина — и верный помощник, и надежная опора. За ним как за каменной стеной.

Каждый выход в море сопровождался, как правило, тренировками по управлению вслепую, как говорили рулевые. Это стало привычным. Дело дошло до того, что на большой рейд Кронштадта по узкому фарватеру входили, управляя рулями с нижних постов.

Страхующим, готовым каждую секунду принять управление на себя, был ас своего дела Галаульников. Он же и окрестил

плавание под управлением с других постов «высшим пилотажем»…

У рулевых появился прямо-таки спортивный азарт. Этому способствовало и то, что в кубрике вывешивались показатели: с какой точностью держал курс тот или иной рулевой. Хоть и дружеская, но все же критика.

…Стоим в Лужской Губе. Ясный день. Тишь и гладь такая, что берега и корабли в водяное зеркало никак насмотреться не могут. Снимаемся с якоря, чтобы следовать на все тот же Сескарский плес. В самом благодушном расположении духа хожу по мостику, беру пеленга, определяю место.

— Младший штурман! Туман! — раздается голос Вадима Ивановича в переговорной трубе.

Какой туман, когда ясный день?! В штурманскую рубку быстро входит Галаульников, задраивает иллюминатор и запирает дверь. Я остаюсь один наедине с тикающими, щелкающими и жужжащими приборами… От сознания того, что линкор идет кривоколенным фарватером, имея десятиметровую осадку, при которой малейшая ошибка грозит посадкой на одну из многочисленных банок, мне стало жарко…

— Младший штурман, скоро поворот? — раздается спокойный голос командира.

— Девять минут сорок пять секунд.

Не прошло и полминуты, опять тот же вопрос. И пошло, и пошло так, пока не выбрались на чистую воду. Допек меня командир своим бесконечным «скоро поворот?»…

При каждом выходе, если видимость на море была приличной, обязательно: «Младший штурман, туман!» Злился я на командира неописуемо, считая, что оп придирается ко мне. Но однажды, когда закончилось очередное «младший штурман, туман!», Иванов, войдя в рубку, самым доброжелательным тоном, улыбаясь, произнес:

— У вас неплохо получается. Рад вантам успехам.

Я стоял обезоруженный, растерянный, не зная, что ответить.

Отлично провели стрельбу противоминным калибром. Артиллеристы ходят именинниками. Да и у всех настроение хоть куда. Следуя в Лугу, подходим к Копорскому заливу. Расположившись у пеленгатора, с удовольствием покуриваю трубочку (такая вольность штурманам разрешалась). И вдруг:

— Младший штурман, туман!

Успеваю взять три пеленга и, шмыгнув в штурманскую рубку, привычно быстро наношу их на карту, определяю место корабля. И только тут до моего сознания доходит: линкор нужно провести хитроколенным, как мы его называли, фарватером, минуя всякие

подводные опасности. «Знакомство» с любой из них грозило тяжелейшей аварией. Мало того, на глазах у всего флота надо было поставить «Марат» самым точнейшим образом на свое якорное место. Обычно для этого мы пользовались специально установленными на берегу створными знаками. Сейчас же все предстояло выполнить вслепую. И хотя я уже привык к «младший штурман, туман!» и постепенно приобрел некоторую уверенность в вождении по счислению, эта задача была не из легких…

— Младший штурман, какой курс, к первому бую?

— Сто девяносто семь, половина. — По приборам вижу, как корабль ложится на заданный курс. — До поворота семнадцать, четверть минуты! — кричу, не ожидая запроса, в переговорную трубу на ходовой мостик.

— Ложимся на новый курс. Буй слева, полкабельтова. За три минуты до второго буя доложить! — приказывает командир.

Прошло положенное время. Докладываю. Смотрю на репитор и вижу: корабль резко покатился влево. Встревожился.

— Штурманская, буй прямо по носу, координат влево, ложимся на рекомендованный курс.

Корабль описал тридцатиградусный координат влево. Ветер четыре балла, в правый борт. Значит, надо подправить курс.

— На мостике, десять градусов вправо, через минуту рекомендованный курс.

Корабль лег на курс, ведущий к якорному месту. Проходит немного времени. Мне уже нестерпимо жарко. Наступает самый ответственный момент: надо попасть в точку якорной стоянки. На руле Галаульников, здесь все надежно. Дружище лаг, не подведи! На тебя вся надежда!

— Младший штурман, дан малый ход. Какой курс на якорное место? — совершенно спокойным голосом запрашивает командир. — За три кабельтова предупредить.

— Курс прежний.

— Штурманская, дали самый малый ход.

— Вижу по лагу, — отвечаю как можно спокойнее, хотя весь напряжен и сердечко стучит поспешнее. А вскоре докладываю: — На мостике, осталось три кабельтова.

— Младший штурман, какой курс?

— Прежний. Пора на стоп.

— Штурманская, застопорили ход. Машины товсь задний. Докладывать каждые четверть кабельтова.

— На мостике, не отходите от переговорной трубы… Осталось полтора кабельтова… Один кабельтов… Три четверти. Пора давать задний… Половина. Задний ход!.. Четверть… Точка.

Через пять — семь секунд загремела якорь-цепь. Стали на

якорь. От меня, наверное, пышет жаром…

— Младший штурман, тумана нет! Поздравляю с прибытием, — открыв дверь штурманской рубки, произносит довольный, улыбающийся Вадим Иванович.

«И как это я мог сердиться на такого командира! Это же лучший командир на всем Балтийском флоте!» — такие мысли вихрем пронеслись в моей голове.

— Выходите, выходите на мостик! Определяйтесь. На клюзе три глубины.

Поспешил на мостик, чтобы по двум горизонтальным углам определить место точнейшим способом. В рубку вошел Галаульников. Чувствуется, тоже волнуется.

— Как место получилось?

— Сейчас нанесем. Смотри, метров на двадцать перемахнули створ…

После ужина в каюте, как сговорившись, собрались все друзья — Поляков, Васильев, Слизской, Каменский. Когда все уже были в сборе, дверь распахнулась и вкатился Колобок — так в дружеском кругу звали корабельного химика Королева, моего однокашника по училищу.

— Ребята, разом! — громким шепотом командует Дима.

— По-здрав-ля-ем с при-бы-ти-ем в точ-ку! — хором, тихо скандируют все.

— Думаешь, мы не понимаем, как туго тебе пришлось? Думаешь, мы за тебя не переживали? Переживали — да еще как! В общем, ты молодец, не подкачал, нашу когорту не посрамил. Качать не будем, потолок не позволяет, ну а потискать потискаем! — заключает Поляков.

По случаю благополучного прибытия в точку состоялся вечерний чай. Вестовые накрыли стол, украшенный всеми любимой «копченкой» и халвой. Состоялась молодецкая чайная пирушка. Шутки и смех не смолкали до самого отбоя…

По тревоге место штурмана — в центральном штурманском посту, куда, нырнув в круглую горловину люка, летишь по вертикальному трапу восемнадцать метров, едва придерживаясь руками за поручни. На этом посту, собственно, и ведется навигационная и боевая прокладка за «противника». Данные — курсовой угол и расстояние — автоматически передаются с соседнего, центрального артиллерийского, поста. Чудо техники того времени!

Наш пост всем хорош, но уже через полчаса от высокой — около $+45^{\circ}$ температуры пот льет с тебя ручьями. Часами длятся на ходу корабельные учения, часами и мы работаем на своем центральном посту. Наши помощники приборы. Что они скажут,

то и изображает младший штурман на карте. Хорошо, если по тревоге успеваешь взять несколько пеленгов. Нанеся их на карту, получаешь ту самую «печку», от которой и идет весь «штурманский танец», кончающийся вместе с отбоем тревоги. Тогда, записав счислимое место, спешишь на мостик, чтобы сравнить его с местом, тобою же навигационным способом определенное, и дать оценку точности счисления. Сначала все это приносило заметные огорчения. Потом, когда научился учитывать угловую скорость, поворотов, положение руля при этом, величину диаметра циркуляции в зависимости от хода и ветра, когда наделал различных Лекал, помогающих учитывать все факторы, дело пошло лучше, и уже нередко установленные в зависимости от дальности плавания нормативы перекрывались. Пропорционально этому приобреталась уверенность, шлифовалось профессиональное мастерство.

Наверное, не менее трети походного времени проходило на центральном посту. Счисление пути на штурманской вахте, счисление на центральном посту… Кругом счисление! Конечно, не хотелось быть отстающим, пасовать перед своим шефом…

Как-то мы возвращались из флотского похода в среднюю Балтику под флагом командующего флотом М. В. Викторова. Уже в горле Финского залива погода начала портиться, а на меридиане Ревеля (ныне Таллин) лег непроглядный туман такой плотности, что ночью, когда прошли Гогланд, командующий во избежание нарушения кораблями территориальных вод приказал стать всем на якорь и показать свое место.

В штурманской рубке нас, штурманов, трое — флагманский флота В. П. Новицкий и двое корабельных. Три штурмана — три разных места по счислению. Расхождение между местами — несколько кабельтовых. Новицкий подошел к нашей карте, на которой место Романовского и мое не сходились. Посмотрел, ничего не сказал. Ночь коротали на мостике. Все не спим, ждем момента, когда можно будет точно определить место линкора. На всех кораблях вахту несут по-походному. Машины прогреты, каждый корабль готов к немедленной съемке с якоря. Пошел пятый час утра. Туман от ветерка слегка приподнялся, стали видны корпус «Октябрьской Революции» и корпуса двух эсминцев.

На мостик вышли Новицкий и Романовский. Минут через сорок показался маяк Родшер. Втроем по вертикальному углу и пеленгу определяем место. Повторяем определение по расстоянию, взятому дальномером и пеленгом. Наши обсервованные места практически идентичны. Из счислимых мое наиболее близко к обсервованному. Видимо, многочасовые тренировки в счислении не прошли даром…

— Недурно, очень недурно, — обращаясь ко мне, говорит Новицкий. — Вас можно продвигать.

Чувствую себя крайне неловко. Вижу, как сказанное Новицким пришлось не по душе Романовскому.

И Новицкий и Романовский — оба были прекрасными Специалистами в своем деле. И тем досаднее, что они не всегда находили общий язык. А началось все с пустяков.

По предложению Новицкого на фок-мачте, выше сигнального мостика, была оборудована небольшая рубка — боевой пеленгаторный пост. Он бездействовал, так как, кроме кабелей, в нем ничего не было, как не было в природе и боевого пеленгатора. Во время одного из походов Новицкий высказал идею автоматической передачи пеленга на центральный пост в виде световой линии. Поход закончился, про пеленгатор все забыли, кроме Романовского. Недели две Андриан Адамович что-то чертил, усердно работал логарифмической линейкой. Он прекрасно владел английским языком, хорошо знал математику, обладал недюжинным конструкторским умом. Идея Новицкого начала претворяться в жизнь. От чертежей перешли к материальному оформлению. Заработали штурманские электрики, корабельная мастерская. В этом деле, заинтересовавшись, принял участие старший механик Звейнек. Месяца через два пеленгатор, созданный собственными силами, и вся схема заработала. А еще дней через десять все было доведено до рабочего состояния. Новицкого несколько задело, что его идея была осуществлена без согласования с ним. И, простота в отношениях между, этими двумя интересными людьми исчезла…

…Сегодня призовая стрельба главным калибром. Артиллеристы готовились к ней, не жалея сил. Комендоры-наводчики часами тренировались на приборе Крылова, качающем цель в двух измерениях — вверх и вниз, направо и налево.

Дальномерщики и днем и ночью, на якоре и в море систематически проводили учения и тренировки. Наш сосед — центральный артиллерийский пост тоже провел более сотни тренировок и учений.

Весь экипаж во имя главного — артиллерийского боя — работал всю летнюю кампанию, не жалел сил…

Все курсовые стрельбы были проведены с высоким баллом. И наконец наступил час экзамена — призовая стрельба на первенство флота.

На линкоре проведены партийные, комсомольские и строевые собрания. Все и всё мобилизовано на стрельбу.

Вышли в море. Экипаж — от командира до любого краснофлотца — посуровел. Даже баковых шуток не слышно.

Зазвенели колокола громкого боя, заиграли горнисты, объявляя боевую тревогу. Всех с верхней палубы как ветром сдуло. Держа в уме три взятых пеленга, я скатился в свой центральный пост, мгновенно проложил пеленга. Есть место! Докладываю:

— Центральный, штурманский к бою изготовлен.

На посту тишину нарушает только разноголосый говор приборов. До слуха доносится характерное пощелкивание датчиков с командно-дальномерного поста. Стало быть, цель поймана. Рулевой ежеминутно заносит данные (курсовой угол, расстояние) в специальную таблицу. Наношу их на карту. Началась боевая прокладка. Молодцы дальномерщики! Ухватили цель на пределе видимости. Прошло две минуты, раздался ревун, корабль вздрогнул от залпа. Ай да Мельников! Открыл огонь тоже на пределе стрельбы практическими снарядами. Молодец Слава! Несколько глухих залпов, содроганий от них корпуса корабля, и… тишина, а затем сигнал «Отбой тревоги».

Запрашиваю центральный артиллерийский пост: почему прекратили стрельбу?

— Цели нема! — веселым голосом отвечает главстаршина.

Еще не поняв, в чем дело, забираю карту с прокладкой, таблицы записей и на мостик! С мостика замечаю, что линкор идет к буксировщику, у которого что-то болтается на буксире за кормой.

— Нуте-с, покажите свое изделие, мастер счисления!

— Где началась и где окончилась стрельба? — веселым голосом спрашивает Новицкий.

Разложил карту на штурманском столе. Флагманский штурман флота внимательно изучает боевую прокладку. Сверяет со своими записями в штурманской записной книжке.

— Неплохо, совсем неплохо, как и у артиллеристов. Отрадно, что штурмана не подвели и своим баллом помогли отличной стрельбе.

Приблизившись к щиту, видим: более половины стоек, на которых держалось парусиновое полотнище, сбито, часть бревен самого щита покорежена.

С миноносца, буксировавшего щит, передает семафором свои наблюдения группа, фиксирующая (визуально и делая фотоснимки) перелеты и недолеты: большинство снарядов попало в щит или легло с небольшими перелетами.

Кажется, весь экипаж линкора высыпал на верхнюю палубу и с интересом рассматривает остатки щита.

— Вот так раздолбали! — восторженно и удивленно произнес кто-то.

Флотская комиссия подсчитала все артиллерийские и иные баллы, влияющие на стрельбу, особенно штурманские. «Марату» присудили призовое места. Об этом было объявлено собравшейся на юте команде корабля, об этом рассказала корабельная радиогазета, назвав отличившихся, этому событию посвящалась и многотиражная газета…

На собрании радостную весть встретили мощным «ура». Коки накормили команду сверхотличным обедом, в кают-компании старшему артиллеристу преподнесли солидный торт с надписью: «Победителю». Торт был украшен шоколадными снарядиками.

По штурманской части тоже были соревнования — «восемь часов беспокойного маневрирования», как в шутку мы их называли. Младший штурман по сигналу, определив визуально место корабля, занимал свое место на центральном посту и в течение восьми часов вел прокладку по счислению различных боевых маневров. Когда я по сигналу «Отбой» выбрался на мостик и определил свое место, то оно отличалось от счислимого менее чем на два кабельтова.

Новицкий, сравнив мои данные со своими, произнес:

— Превосходно. Надо, надо вас, Владимир Александрович, продвигать!

Опять он со своим продвижением… Оно мне ни к чему. Служба идет интересно! Люди на корабле замечательные! Лучшего и желать нельзя…

Видя мое недовольство, Новицкий перевел разговор на показатели, достигнутые рулевыми и штурманскими электриками. Эти показатели были значительно выше, чем на других кораблях. Штурманская служба «Марата» вышла на первое место. Романовский был награжден отличным биноклем, а я получил шеститомник сочинений В. И. Ленина.

Казалось, радоваться да радоваться бы надо, а тут какой-то червь точит… Однажды зашел ко мне Дмитрий Поляков.

— Что невеселый такой? Первое место завоевали, награды получили! Чего тебе еще надо?

— Все верно. Но скажи ты мне, зачем Новицкий всякий раз в присутствии старшего штурмана заводит разговор о моем продвижении? Это меня как-то беспокоит…

Не успел Дима мне что-нибудь ответить на это, как раздался стук в дверь и вошел рассыльный.

— Товарищ штурман, вас вызывает командир дивизии.

Раньше Галлер никогда меня к себе не вызывал. Бывая в штурманской рубке, здоровался, интересовался навигацкими делами. А тут сам вызывает. С чего бы это?

Лев Михайлович Галлер являлся для всех нас и во всем

примером. Он был истинным рыцарем служебного долга, месяцами не сходил на берег, а в Ленинград ездил и вовсе раз в два месяца… Все без исключения уважали своего командира дивизии за ум, знания и уважительное отношение к людям, от рядового до командира корабля… И все же, зачем он меня вызывает, что принесет мне это — радость или огорчение?..

Стучусь в каюту к командиру дивизии. Вхожу. Подчеркнутая аккуратность во всем. На письменном столе ничего лишнего. Никаких пепельниц. Сам Лев Михайлович не курил и у него не курили. На полках много книг, некоторые из них на иностранных языках. Есть и художественная литература.

— Здравствуйте, Владимир Александрович! — приветливо говорит Галлер и сразу же переходит к делу: — В нынешнюю зиму рулевые и сигнальщики для дивизии будут обучаться на «Марате». Мы хотим эту школу поручить вам, тем более что штурманская служба корабля заняла призовое место. Как вы на это смотрите?

— Опыта у меня в таком деле маловато…

— Хотя скромность и украшает человека, но вы на себя возводите напраслину. Судя по делам в группе малых секторов, опыт вы приобрели, и неплохой. Через две недели прибудет молодое пополнение. Подумайте, что вам нужно для организации обучения. Недостающее можно приобрести в Ленинграде. Денька через два-три заходите со своими планами. У вас есть вопросы?

— Разрешите со всеми вопросами зайти в указанное вами время?

— Пожалуйста. Желаю доброго.

Не успел вернуться к себе в каюту, как появился Поляков.

— Ну как, со щитом или на щите?..

— Насчет щита не знаю… А вот насчет школы рулевых и сигнальщиков дело ясное. Понимаешь, эта школа организуется прямо на линкоре, а руководство ею Лев Михайлович возлагает на меня. Пробовал объяснить ему насчет отсутствия опыта, но куда там… Приказано через два-три дня доложить планы, а через десять дней начать обучение.

— С прибавлением тебя, Володенька! Еще одна нагрузочка добавилась… Значит, в гору идешь, раз начальство доверяет…

— Довольно подначивать!.. — Я решительно шагнул вперед, намереваясь завалить Димку на кровать и помять ему бока.

Нашу возню прекратил сигнал на обед. Умылись в моей каюте и дружно двинулись к столу.

…Давно миновал Новый год. Работа в школе оказалась очень увлекательной. Там не только обучали специальности, но заодно и ликвидировали безграмотность. Интересно проходили

политзанятия по особой программе.

За работой мы и не заметили, как нагрянул март, а за ним и апрель не за горами…

В один из мартовских дней после обеда сижу в каюте, читаю газеты. Вдруг стук в дверь. Входит добрейшая душа — старший врач.

— Не побеспокоил? Прошлый раз, помнится, я обещал, как увижу, что штурман-редактор дошел до точки, прогнать его в санаторий. Мое слово твердое: вот две путевки.

От неожиданности я растерялся. Забота нашего корабельного доктора чрезвычайно меня растрогала. Ни на каких курортах ни я, ни жена еще не бывали…

— За заботу спасибо. Но надо посоветоваться с дражайшей половиной.

— И то правильно. Советуйтесь, только недолго.

Из каюты позвонил в Ленинград на СКУКС (специальные курсы усовершенствования командного состава), где работала жена. Думали, гадали и решили: рискнем… Когда еще придется побывать в ялтинском санатории?.. А через два часа раздался телефонный звонок:

— Товарищ Андреев, зайдите ко мне.

Зачем я понадобился командиру, понять не могу. В секторе дела идут вроде бы нормально, в школе тоже… Пошел. Стучусь в каюту. Иванов предлагает садиться и без всякого вступления начинает:

— Вы у нас, товарищ Андреев, служите хорошо. Расставаться нам с вами жаль, но вы назначены на Дальний Восток. Обстановка там сейчас напряженная, происходят вооруженные конфликты с китайцами. Японцы не прекращают свои провокации на наших дальневосточных границах, которые нужно всячески и быстро укреплять. Свои штурманские обязанности сдадите второму младшему штурману.

Сдал командиру все документы по мобилизации и войсковой (корабельной) разведке. Сдал и свои служебные обязанности. Вернулся в каюту и вижу на письменном столе узелок, завязанный салфеткой. Развязал и обомлел: в свертке полный набор тарелок, граненый стакан и блюдце, ложки, нож с вилкой… Это вестовые провожают младшего штурмана. Никто их не учил, никто им не приказывал, сделали по доброте своего сердца. Было от чего разволноваться…

Не успел опомниться — набежали друзья.

— Куда, на какую должность назначили?..

— Сам, братцы, ничегошеньки не знаю. Приказано завтра утром явиться в электроминную школу, к начальнику эшелона.

Распрощался с рулевыми и Штурманскими электриками; подарил им свою награду — шеститомник В. И. Ленина. Раздал на память все, что мог, в качестве сувениров…

С самыми близкими дружками прогутарили чуть ли не до рассвета. Вестовые в последний раз напоили штурмана любимым чаем. Крепко пожав руки друзьям, взял чемоданчик с нехитрым багажом и подарком вестовых и вышел на верхнюю палубу.

Сейчас, через несколько секунд, сделаю последние шаги, и прощай, мой родной «Марат»! Грустно, ох как грустно расставаться с кораблем, с товарищами, с которыми так хорошо жилось и работалось…

Распрощался с вахтенным начальником Василием Кондратьевым.

— Ты, Володя, нас не забывай. Пиши, как там, на Востоке.

Последнее крепкое рукопожатие — и вот я уже иду к трапу. На кормовой трап с берега поднимается запыхавшийся Галаульников.

— Давайте-ка чемоданчик, я провожу вас.

До электроминной школы дошли в красноречивом мужском молчании. Потом не выдержали, обнялись.

— Счастливого вам в жизни! Семь футов под килем! — Галаульников повернулся и, немного сутулясь, быстро пошел на корабль.

Открыв калитку массивных ворот, я шагнул в неизвестное…

И на Тихом океане…

Все первое

В электролинией школе я представился начальнику эшелона Николаю Ефремовичу Басистому. Оказалось, что он начальник штаба 1-й Морской бригады Морских сил Дальнего Востока, а я назначен флагманским штурманом этой же бригады.

В эшелоне же на меня возлагалось заведование… хозяйством. Это последнее сообщение заставило мою штурманскую душу вскипеть… Свое недовольство я тут же высказал Басистому. И получил спокойный ответ:

— Приказ подписан, в пути на вас возлагаются обязанности, о которых вам уже было сказано. Через трое суток, данных на устройство личных дел, вы с вещами должны быть в электроминной школе. Семьи брать запрещено. Ознакомьтесь с составом хозяйственной команды и можете быть свободны.

…Путь начался с непогоды.

В день отправки личный состав вышел из Кронштадта в Ораниенбаум пешком, по льду. Было морозное мартовское утро. Шли весело, с песнями, но, видимо, неторопливо: к железнодорожному составу, стоявшему на путях Ораниенбаумской гавани, подошли с запозданием. Часть людей прыгала в теплушки уже на ходу.

На сортировочной станции Ленинграда, куда мы прибыли вечером, на штурмана-завхоза свалилась новая напасть. Выяснилось, что положенные два вагона с походными кухнями есть, продукты есть, мясные туши есть, а вот рубить мясо нечем. Нет ни топора, ни разделочного ножа. Краснофлотцы шутливо гудели: пора, мол, харчить макароны с мясом…

Басистый требовал, чтобы штурман-завхоз побыстрее поворачивался, время ужинать. А как будешь поворачиваться?..

И вдруг, во время самого ярчайшего накала эмоций, из темноты раздался басовитый голос:

— Чего расшумелись, что стряслось?! Нечем разделывать мясо? Ясно беда. Палкой его не распилишь. Не волнуйтесь, к рассвету прибудем на узловую станцию, там дадут вам топоры.

Говоривший приподнял фонарь, прикурил папиросу, и мы узнали от него, что с нами говорил работник транспортного отдела Государственного политического управления (ГПУ). Фамилию свою он не назвал.

А на рассвете на указанной станции меня встретил человек.

— Вы Андреев? — спросил он.

— Я.

— Пошли.

Подошли к пристанционной сторожке, открыли дверь и увидели, как старик плотник, в кожаном фартуке, с заправленными под кожаный ремешок волосами, ладит топорище. Пошарил я глазами по сторожке, ища еще один топор, но не нашел.

Опять плохо! Кухни у нас две в разных концах эшелона, а топор один… Что же, с топором по крышам вагонов бегать?

Закончив возиться с топорищем, дед насадил топор. А потом отер его фартуком, взял в обе руки, как берут хлеб-соль, и протянул мне.

— На, сынок, видать на войну едете…

От этого отцовского подарка у меня гулко застучало сердце…

Интересные люди собрались в нашем эшелоне: начальник штаба Басистый, командир минного заградителя Новиков, флагманский механик бригады «машинный бог» Соколов, командир дивизиона тральщиков Крастин, командиры тральщиков Михайлов, Кринов, политрук Быстриков, инструктор политотдела нашей бригады Баляскин, который еще мальчонкой сопровождал писателя Михаила Михайловича Пришвина в его странствиях по лесам и полям земли русской…

Николай Ефремович Басистый взял с собой карты и лоции Японского моря, и мы смогли в пути, на занятиях в штабном вагоне, в какой-то мере ознакомиться с загадочным для большинства из нас Японским морем, с заливами, гаванями и немногочисленными портами нашего побережья. О Владивостоке мы пока узнали лишь то, что было изложено в трудах Макарова и лоции Давыдова. Город, уклад его жизни, традиции и обычаи оказались намного интереснее.

Наш эшелон продвигался с задержками. То на паровозе вышли из строя подшипники: чья-то злая рука засыпала их песком, то шедший впереди нас в качестве прикрытия эшелон с углем сошел с рельсов… Обстановка заставляла «глядеть в оба», и наши люди как-то сразу посуровели.

В начале второй декады апреля 1932 года прибыли во Владивосток. Разместились там в казармах за Мельцевским базаром.

В красивейшей бухте Золотой Рог редкий плавающий лед. У причалов торгового порта стоит несколько транспортов. Есть они и в районе мыса Чуркин. Но нигде не видно привычного силуэта военного корабля. Где же эти минные заградители и тральщики, на которых нам предстоит служить? Не было их, так же как не было в казармах нужного числа коек и парового отопления…

Несколько дней спустя с Черноморским эшелоном прибыл командир бригады А. В. Васильев — опытнейший минер и

специалист по тралению мин.

Вскоре и положение с кораблями стало проясняться. Советский торговый флот передавал нам транспорты «Томск», «Эривань», «Ставрополь» для переоборудования их в минные заградители, рыбаки — траулеры «Ара», «Гагара», «Пластун» и «Баклан», а торговый порт — буксиры «Геркулес», «Патрокл», «Диомид», «Славянка» и «Босфор», которые должны были стать тральщиками.

По всем кораблям на все работы отводилось два месяца. Самое сложное состояло в том, чтобы трюмы транспортов — будущих минных заградителей переоборудовать под минные погреба, разместить в них мины в несколько ярусов, настелить на верхней и твиндечной палубах минные пути, сделать лацпорты для сбрасывания мин, установить минные скаты и дополнительные крепления под артиллерийские орудия… На траулерах предстояло убрать все приспособления для добычи и обработки рыбы, на верхней палубе настелить минные пути, а в кормовой надстройке оборудовать лацпорты и установить артиллерийское вооружение. На всех кораблях нужно было дополнительно оборудовать кубрики, сделать каюты для командного состава.

Требовалось обеспечить корабли навигационными приборами отечественного производства, радиостанциями и средствами связи, принятыми в Военно-Морском Флоте.

Объем работ был колоссальным. Выполнение их возлагалось на завод и на экипажи кораблей. Трудились днем и ночью в несколько смен. Исключительными были внимание и помощь партийных организаций края и города, огромен энтузиазм всех работников завода, конструкторов, сотрудников Главного военного порта, всего личного состава бригады. В итоге через два месяца всего через два месяца! — минные заградители вступили в строй. Тральщики начали свою службу еще раньше — перебрасывали грузы, буксировали баржи с материалами, необходимыми для оборонного строительства, развернувшегося широким фронтом. Все мы понимали, как надо торопиться, чтобы создать надежную оборону наших берегов на Тихом океане.

Трудности встречались на каждом шагу. Не хватало рабочих, и комендоры под руководством флагманского артиллериста бригады Брезинского вручную просверливали отверстия в палубе, чтобы установить барабаны под основание артиллерийских орудий. Все минеры участвовали в сооружении в грузовых трюмах стеллажей, которые из-за недостатка металла приходилось делать из дерева. На многоэтажных стеллажах каждого корабля надо было уловить около пятисот мин, каждая из которых весила

несколько сот килограммов. Закрепить этот груз требовалось так, чтобы в море он мог выдержать любую качку.

Машинной команде пришлось перебирать и ремонтировать все механизмы, грузовые лебедки на верхней палубе, якорное и рулевое устройства и многое другое. Душой всех этих дел был флагманский механик Соколов. Наш «Маркони» флагманский связист бригады Парийский, человек немногословный, на вид даже мрачный, «колдовал» вместе со своими радистами над средствами связи, дабы успеть вовремя заменить их новыми.

Мне, как флагманскому штурману бригады, пришлось встретиться с самым разнообразным, чуть ли не музейным, штурманским оборудованием. К примеру, с компасами старейших образцов, о которых мы ни в училище, ни в штурманском классе и слыхом не слыхали, с веревочными лагами Типа «Черуб». Для отсчета пройденного расстояния при помощи такого лага приходилось с командирского мостика бежать на корму, ночью — с фонариком. А как быть, когда при минной постановке вся верхняя палуба будет забита минами?!

Имевшееся на флоте небольшое подразделение гидрографической службы, которому было вменено в обязанность устанавливать компасы, из-за малочисленности специалистов помочь нам не могло. И вот, флагманский штурман, как хочешь, так и поступай!

Если для обычных военных кораблей имелись документы по боевой подготовке, ее методике, перечень упражнений, то для нашего уникального, или, как говорили морские острословы, «ненормального», соединения никаких руководящих документов, естественно, не существовало.

Так сложилось, что родоначальниками ныне могучих надводных кораблей Тихоокеанского флота стали неказистые на вид гражданские суда. Переоборудованием их занимались рабочие судоремонтного завода под руководством инженера-строителя Толубятникова.

Пока велись все необходимые работы, нам довелось познакомиться с одной здешней достопримечательностью — туманом такой густоты, что уже за несколько десятков метров ничегошеньки нельзя разглядеть. Этот неделями стоящий туман был для нас прямо-таки грозен. А тут еще ветры, течение, встречные корабли… Вспоминая все эти трудности, хочется сказать огромное спасибо капитанам тех гражданских судов, которые передавались военному флоту, их штурманам. Они по закону истинного морского братства много нам помогали: рассказывали об особенностях плавания в дальневосточных водах, о местных признаках изменения погоды, о приемах, позволяющих

определить, насколько приблизился корабль к берегу при плавании в условиях плохой видимости. Их опыт всем нам очень пригодился.

Так, с самого начала нашего пребывания здесь установилась крепкая дружба между военными и гражданскими моряками. Особенно ярко она проявилась в годы Великой Отечественной войны, в частности во время десантных операций при освобождении южной части Сахалина, островов Курильской гряды, во всех десантах в корейские порты.

Но это было уже позже, а в 1932 году нам предстояло как можно быстрее изучить район залива Петра Великого, где надлежало создать систему мощных батарей береговой обороны, способных вместе с нашей бригадой защищать морские подступы к границе.

Для выбора места минноартиллерийских позиций в море вышла на сторожевом корабле «Красный вымпел» рекогносцировочная группа во главе с комендантом береговой обороны А. Б. Елисеевым. В составе группы были штурманы нашей бригады Горшков, Мельников, Потапенко и я. Возглавлять штурманов, как старшему, пришлось мне.

С этого первого штурманского похода и началось изучение залива Петра Великого. Обычно, придя в какую-либо бухту, мы гребцами садились в шлюпку, шли к берегу и производили зарисовки, делали промеры у всех пристаней и пирсов. Мы заходили буквально во все бухты, зарисовывали и описывали приметные места, промеряли морские глубины, помогали, как умели, артиллерийской рекогносцировке.

Во время таких походов многие места поражали нас своей красотой. Особенно очаровали всех бухта на острове Аскольд, залив Америка, заливы Стрелок, Славянский, архипелаг островов Римского-Корсакова. Наш первый поход по заливу Петра Великого оказался очень полезным и многое дал его участникам — штурманам. В нем проявили свои незаурядные штурманские способности, острую наблюдательность штурмана минного заградителя «Ставрополь» К. Мельников и флагманского корабля «Томск» С. Горшков.

Штурмана проводили регулярные занятия с командным составом кораблей, а я — с флагманскими специалистами. Изучали театр сначала по навигационным картам, а затем по немым. В каждой кают-компании висела достаточно большого размера нарисованная масляными красками на линолеуме немая карта залива Петра Великого.

…Но вот наступил знаменательный день: переоборудование и ремонт флагманского корабля «Томск» были закончены, уголь и

продовольствие приняты. Состоялся первый выход на ходовые испытания и определение девиации.

Отошли от причала, идем не спеша. Все командование бригады на верхнем мостике. Мне помогают в работе флагманский связист и штурман корабля. Флагманский артиллерист Брезинский с корабельными артиллеристами готовится к опробованию артиллерийского вооружения.

Флагманский минер Головко с минерами занят минными погребами. Все в приподнятом настроении.

Еще бы — первый выход первого корабля первой бригады надводных кораблей Морских сил Дальнего Востока.

Погода — как по заказу. Штурмана приступили к девиационным работам и крутятся между четырьмя компасами как белки в колесе. На очередном галсе замечаю: одна грузовая стрела второго трюма задрана, а другая опущена, над ней с блоками возятся боцмана. Требую от командира корабля, чтобы стрелы были закреплены строго в том рабочем положении, при котором будет производиться подъем мин из трюма. Иначе мы не приведем в порядок Магнитные компасы.

В конце концов грузовые стрелы установили как надо. Штурмана закончили работу, определили девиацию, вычислили поправки. Корабль вышел в Уссурийский залив.

Залив широк и красив. На юго-востоке видна вершина горы Иосиф, еще южнее вырисовывается остров Аскольд. На юго-западе уходят в даль многочисленные острова архипелага Римского-Корсакова.

Мы, штурмана, свое дело сделали. На душе спокойно. Можно закурить трубочку. Теперь дело за артиллеристами, минерами и механиками.

День прошел исключительно удачно. Все, что наметили по плану, выполнили. Что ж, вот и началась флотская жизнь нашего соединения.

Было уже очевидным: плавать нам в Японском море с его многомесячными туманами придется главным образом по счислению, точность которого во многом зависит от знания маневренных элементов кораблей, определения поправок лагов и влияния дрейфов. Поэтому эти вопросы отрабатывались на бригаде самым тщательным образом. Мы понимали, насколько это будет важно при совместных минных постановках в плохую видимость или ночью.

Дело, конечно, нелегкое, но все были вознаграждены красотою — иначе и не скажешь, именно красотою! — и четкостью совместных эволюции всех заградителей. Смотришь и любуешься, сердце радуется. Наблюдая, как выполняют эволюции

заградители, начальник Морских сил Дальнего Востока М. В. Викторов как-то сказал:

— Маневрируют четко, красиво, как линкоры.

Более высокую оценку трудно заслужить.

Один за другим вступали в строй новые корабли. Постепенно налаживался и наш быт. Заботами командования бригады почти весь командный состав получил ордера на жилье. И мы стали строить грандиозные, дерзкие по своему замыслу планы устройства личной жизни. Атмосфера была до предела насыщена мечтами о приезде жен, детей, о домашнем уюте, о всем том, что называется семейным счастьем и так дорого каждому. Думали-гадали, где и как приобрести самое необходимое. Постепенно все устроилось. Можно было вызывать семьи.

Получив вызов и собрав свой немудреный багаж, жены Головко, Михайлова и моя выехали во Владивосток. Об этом они сообщили нам телеграммой. Поезда обычно опаздывали на несколько суток. Поэтому наша троица — Головко, Михайлов и я — решила дежурить по очереди на квартире Михайлова на Посьетской, недалеко от железнодорожного вокзала, а накануне приезда — всем там ночевать.

Всю ночь мы не спали, места себе не находили, волновались, как юнцы. Часа три ждали на перроне вокзала. Наконец-то появился поезд, а вот и пятый вагон. В окно видим дорогие, взволнованные лица. Радости и счастью нашему не было границ…

Нам дали трое суток отпуска на устройство домашних дел. Они пролетели молниеносно. Надо было возвращаться на корабль. Когда через несколько дней я вернулся с моря, в дверях комнаты нашел записку: «Ключ там, где условились. Начала работать в политическом управлении. Не волнуйся. Все хорошо. Зоя». Так поступали жены многих моих товарищей. Никто из женщин не хотел сидеть дома.

Своими силами личный состав бригады на острове Русском построил летнюю дачу для детского сада. Этим садом многие годы заведовала жена Петра Павловича Михайлова.

В 1937 году в нашей стране широко развернулось патриотическое движение женщин-энтузиасток, которые по призыву Валентины Хетагуровой, не страшась трудностей, отправились на Дальний Восток помогать обживать и перестраивать этот богатейший край. Но это было несколько позже…

Приехавшие к нам жены тоже стремились внести свой посильный вклад в общее дело. Хотя женщинам было очень нелегко на новом месте, все невзгоды они переносили стоически. В борьбе с трудностями, в совместной напряженной работе росла

и крепла настоящая дружба. Такая дружба истинна и бесценна.

Как только вступил в строй последний минный заградитель, бригада ушла для боевой подготовки в залив Суходол. Освоили залив Стрелок, все бухты, включая залив Америка, затем залив Славянский, побывали во всех уголках Амурского залива вплоть до Посьета.

Часто плавали в тумане, не имея никаких электронавигационных приборов. Показаниям лагов полностью доверять было нельзя: на вертушку наматывалась морская трава, в изобилии плавающая в море. Поэтому самым верным показателем скорости были обороты машин. От того, насколько точно машинисты держали заданные обороты, зависела точность счисления. К чести машинистов, они были на высоте.

Для боевой подготовки уходили на длительные сроки, возвращались в базу лишь пополнить запасы угля и продовольствия. Часто даже не сходили на берег, не имели возможности побывать дома. Ошвартуешься, бывало, к стенке, а на дом свой только поглядишь.

Корабельные штурмана после каждого похода приходили ко мне со своими отчетными кальками. Мы их совместно анализировали, искали причины, повлиявшие на точность счисления. Постепенно накапливался опыт, росло штурманское мастерство.

Уже в период переоборудования кораблей выявились высокие командирские качества многих их командиров. Особенно хочется сказать о командире «Ставрополя» Марине. Этот человек имел богатый и разносторонний морской опыт, который сказывался во всем. Как-то так получалось, что заводские работы, производившиеся силами личного состава; на его корабле шли наиболее споро, размещение экипажа в кубриках, оборудование ходового мостика и многое другое было более рациональным.

После окончания ремонта кораблям часто приходилось подходить к причалам, швартоваться. И здесь все увидели, что лучше всех это делает Марин. Он швартовался быстрее всех, с минимальным реверсом. Хорош был на этом корабле и комиссар Александр Гольдштейн, тот самый Саша, с которым мы по комсомольской мобилизации в числе пятисот комсомольцев Москвы в декабре 1922 года были посланы па Балтийский флот. Пожалуй, именно это удачное сочетание прекрасного командира корабля и опытного комиссара позволило «Ставрополю» по морской культуре, организации службы и боевой подготовке выйти вперед.

Вступив в строй, минные заградители форсированными темпами стали отрабатывать организацию службы, которую, как и

курсы и перечни упражнений по боевой подготовке по каждой специальности, штабу бригады и флагманским специалистам — Андрееву, Брезинскому, Головко, Парийскому, Соколову пришлось разрабатывать самостоятельно. В этой области большую работу проделали старпомы минных заградителей Каратаев, Кремов и командиры кораблей Новиков, Марин.

Все работали с огоньком, словно одержимые, месяцами не сходя на берег. Корабли часто выходили в море, отрабатывали совместное плавание, организацию минных постановок в дневных, а затем и в ночных условиях, в сложных условиях погоды.

Обычно, совершив совместное продолжительное плавание в заливе Петра Великого и маневры при постановке условных линий минных заграждений, мы шли в бухту Суходол, заливы Славянский, Америка, где производили фактическую постановку учебных мин, качество которой определялось прежде всего точностью счисления, контролировавшегося обсервацией мест поставленных в начале и в конце каждой линии мин. Все собранные данные накладывались на общую карту, со штурманами производился тщательный анализ, выявлялись ошибки каждого, каждому давалась оценка, которую докладывали командованию бригады. Такая методика применялась при любом совместном плавании.

Стала заметно повышаться штурманская культура. Но нам очень мешало отсутствие электромеханических лагов. Ломали голову, как выйти из создавшегося положения. Наконец, набравшись храбрости, я пошел к начальнику штаба бригады и предложил ему послать меня в командировку в Ленинград, где, как мне было известно, в лаборатории Кудревича испытывались несколько советских электромеханических лагов.

— Если вы пошлете меня в командировку, то Кудревич, с которым мне приходилось не раз встречаться, вникнув в наше положение, обязательно даст нам для трех минных заградителей три лага. Уверен, что даст, — горячо доказывал я Басистому необходимость такого шага.

— А еще в чем вы уверены? — не без иронии спросил Николай Ефремович.

— В том, что начальник гидрографии даст нам хронометры, нужное число отечественных магнитных компасов и мы наконец сможем выбросить всю иностранную музейную рухлядь. Уверен и в вашей поддержке, так как другого выхода нет.

— Штурман, вы неисправимый фантазер и витаете где-то в облаках. Все командировки на запад запрещены и расцениваются как «чемоданные настроения»…

— Товарищ начальник штаба, позвольте доложить? Если в командировку нельзя, то отпустите в отпуск.

— Какой может быть отпуск?! Года не прошло…

— Мне отпуск положен еще за 1931 год. Я не использовал его, хотя мне и предоставляли путевки в санаторий…

Задумался начальник штаба. Молчит. Вышел я из каюты обескураженный. Последняя надежда раздобыть лаги и компасы рухнула. А без них не может быть и речи о повышении точности путеисчисления.

Через два дня меня вызвал Васильев. Вхожу в каюту. Там уже Басистый и военком бригады Григорьев.

— Товарищ Андреев, — говорит комбриг, — расскажите-ка нам о ваших предложениях насчет поездки в Ленинград. На чем базируется ваша уверенность в успехе?

Подробнейшим образом снова обо всем доложил.

— А что, пожалуй, это дело стоящее, — поддержал меня военком. — Нужно доложить начальнику Морских сил и получить разрешение предоставить формально отпуск Андрееву. Ну а если в Ленинграде сделать ему ничего не удастся, то строго спросить с него.

Кудревич и начальник гидрографического управления отнеслись к нашим просьбам более чем внимательно. Дали три лага, четверо часов полухронометров, несколько компасов и много штурманского имущества. Всего груза набралось около полутора тонн. Такой багаж пассажирским поездом не принимали, и его удалось отправить только при помощи работников транспортного отдела ГПУ. Я на радостях отправился курьерским поездом. Полухронометры и штурманский инструмент взял с собой.

Курьерский поезд до Владивостока шел почти две недели. Когда приехал на место, отправленное штурманское имущество еще не прибыло. Через три месяца, вернувшись с моря, я получил от железнодорожников извещение. В нем меня предупреждали, что если в ближайшее время не будет получен отправленный мною из Ленинграда багаж, то его продадут с аукциона. Дело кончилось тем, что за длительное хранение груза на железной дороге мне пришлось раскошелиться заплатить сумму, большую чем мой месячный оклад.

На заводе вот-вот должны были спустить на воду первую подводную лодку типа «Щ» (командир Г. Н. Холостяков). Но на ней не было лага. Пришлось поделиться — отдать один лаг, а «Ставрополь» по-прежнему остался с веревочным лагом.

…Три минных заградителя под флагом комбрига вышли в штурманский поход до мыса Егорова. Во время этого похода мы

заходили во все неизвестные нам ранее бухты, в районы рыбозаводов.

Когда отряд стал на рейде Тетюхе, где в глубине материка были рудники, штурмана подошли на шлюпке к пристани. Вышли на причал. Нас встретил сторож — древнейший дед, вооруженный видавшей виды берданкой. Как водится, закурили. Мы поинтересовались, почему с рудника не подают вагонетки с породой.

— Стоим уж много дней. Угля нет, — пояснил сторож.

Закончив свои дела, оставили симпатичному деду махорки и отправились на «Томск». Там я доложил комбригу о том, что рудник не работает — нет угля. И тогда Васильев приказал всем кораблям выгрузить на пристань сэкономленный уголь. Только после того как приказ был выполнен, отряд снялся с якоря и пошел во Владивосток.

В условиях когда все нужно начинать на голом месте, взаимная выручка особенно необходима.

Однажды, в бытность мою уже командиром заградителя «Теодор Нетте», осенью на стоянке у пирса на Малом Улиссе получил я приказание доставить в бухте Врангеля летчиков. Готовимся к походу, прогреваем машину. Появляются летчики, и среди них мой однокашник по Военно-морскому подготовительному училищу Сергей Тихонов. Крепко обнялись. Оказалось, он и есть командир эскадрильи. Разместили наших дорогих гостей по каютам начсостава. За кают-компанейским чайком поговорили по душам.

К утру пришли к месту назначения. Мы с Сергеем первыми сошли на берег. И перед нашими глазами открылась суровая картина. Самым лучшим жильем была полуземлянка, сделанная из ящиков. Угля нет, ближайший кустарник и тот вырублен. Семья Сергея — жена и двое ребятишек — разместились в полуземлянке. Холодно. Сынишка влез в огромные отцовские унты. Но никаких жалоб. Летчики благодарят нас за гостеприимство. Распрощались. И мы со старшиной шлюпки — командиром отделения кочегаров пошли к берегу.

— Товарищ командир, давайте отдадим летчикам уголь!

— Какой уголь? — недоумеваю я.

— Ну тот самый, который сэкономили.

Вот это товарищеская выручка — старшина смены кочегаров предлагает отдать летчикам уголь, сэкономленный в поте кочегарского труда! Отдать законную премию, на которую для экипажа «Теодор Нетте» приобретались дополнительные продукты.

Догребли до корабля и вместе со старшиной спустились в

кубрик кочегаров. Говорю ему:

— Докладывай предложение.

Внимательно выслушав старшину, все согласились с ним. Решили засыпать уголь в мешки, через угольные шахты поднять их на верхнюю палубу, погрузить в шлюпку, доставить на берег, а там двести метров нести на своих плечах. Кочегары готовы были сделать это не по приказанию, а по велению души, по велению закона товарищества.

Это пример из жизни одного корабля, но так было на всем флоте. Подобных примеров можно привести тысячи…

В новогоднюю ночь

Декабрь 1932 года выдался суровым. Дули сильные норд-весты. На подходе к Владивостоку торговые суда обмерзали, превращались прямо-таки в айсберги. Кораблям поменьше приходилось и того хуже.

Мы тоже хлебнули лиха, возвращаясь и последней пятидневке декабря из очередного похода в Малый Улисс. Еле очистили «Томск» ото льда и стали готовиться к Новому году.

Накануне праздника под вечер норд-вест завыл с особым усердием. На «Томске» завели дополнительные швартовы. Начальство отпустило меня на берег только после ужина. А в два часа ночи раздался настойчивый стук в дверь и требовательный голос:

— Товарищ флагштур!.. Товарищ флагштур!.. Комбриг срочно вызывает вас на корабль.

Вышли вместе с рассыльным. Ночь темная. В городе идти было еще сносно: из окон падал свет. Зато, как только пошли через Гнилой угол, окунулись в полную темноту. Вот и причал. «Томск» дымит, из трубы стоящего у борта тральщика тоже валит дым. Бегом по трапу. В каюте комбрига кроме него самого Григорьев и Басистый. Оказывается, в море пропал сторожевой корабль «Красный вымпел». И нам предстоит выйти на поиск вместе с тральщиком «Геркулес». В море выйдем, как только на борт «Томска» прибудет начальник Морских сил.

— Вас, товарищ Андреев, прошу определить район поиска и проложить курсы, — обратился ко мне Васильев.

В штурманской рубке читаю последнее донесение, полученное с «Красного вымпела»: «Обледенел. Команда укачалась. Вперед двигаться не могу. Уносит в море». Далее указывались широта и время — 22 часа 30 минут. Место оказалось в 27 милях на зюйд-вест от острова Аскольд.

Было уже 3.30. За пять часов корабль унесло далеко. А пока мы дойдем до него, унесет еще дальше.

Рассчитал район и курсы поиска — двумя кораблями Строем фронта. Только нанес все на карту, как раздались авральные звонки и в рубку вошел одетый в кожаный реглай Михаил Владимирович Викторов. Он тут же подошел к карте и утвердил наши расчеты по поиску.

…Дует норд-вест — восемь баллов. Чем дальше уходим к югу, тем ветер становится сильнее, волна выше, а южнее параллели Аскольда началось такое, что и описать трудно. «Геркулес» то поднимется на гребень волны, то провалится вниз так, что видны

одни только мачты. Мороз крепкий, водяные брызги разом стынут. Постепенно борта «Томска» становятся глазированными, а лебедки, трюмы, палубы одеваются в ледяной панцирь. Это у нас — на корабле с высоким бортом, а каково же малышу «Геркулесу»!.. Там уж давно вся команда работает ломиками, освобождая тральщик ото льда.

Подходим к району поиска. На корабле на каждом борту поставлено дополнительно по два наблюдателя. Но нет и нет «Красного вымпела». Море пустынно. Кроме нас — никого. Так мы ходим много часов, ищем…

— Куда он делся? Точно в воду канул, — вслух недоумевает командир корабля Ренталь.

— Типун вам на язык! — сердито бросает Викторов.

— Товарищ начальник Морских сил, дошли до южной границы района поиска, — докладываю я.

После некоторого раздумья Викторов приказывает еще час идти прежним курсом. Прошли. Ничего не обнаружили, кроме пустого бочонка из-под селедки.

— Штурман, пройдемте к карте.

Спустились в рубку. Стоим у штурманского стола. Викторов внимательно смотрит на карту, думает. Нахмурился, чувствую, что волнуется.

Волевой, преданный делу, умный и разносторонне образованный моряк, он бывал нередко суров, но мог проявить и удивительную заботу о человеке. Это я знал по себе. Хотелось сказать ему сейчас что-то утешительное. Раньше, когда я был под его непосредственным началом, пожалуй, мог бы, а сейчас не скажешь: дистанция увеличилась, а с нею и субординация…

— Что же мы с вами, штурман, будем делать? Нет нашего «Вымпела». Куда теперь путь держать? Остается приблизиться к Аскольду и запросить пост наблюдения, может, он видел, в каком направлении скрылся «Вымпел».

Повернули. Тут-то мы и почувствовали, что такое норд-вест, когда идешь навстречу ветру — в мордотык. «Томск» встает на дыбы, а на «Геркулес» смотреть страшно. Ход замедлился. Тральщик стал отставать. Ветер и брызги бьют в лицо с такой силой, что смотреть невозможно.

— Изменить курс поиска на сорок пять градусов вправо! — приказал Викторов.

Курс изменили. Корабли больше не вздыбливает. Зато увеличилась бортовая качка. Теперь уж волны, разбиваясь о борт, заливают палубу. Лед намерзает еще больше. Береговая черта заметно приблизилась. Показался маяк острова Аскольд.

Через двадцать минут Викторов читал донесение

наблюдательного поста острова: «Ночью наблюдал один корабль, медленно идущий на север».

— Пожалуй, это и был «Вымпел». Как вы думаете, в какой бухте он мог укрыться? — обращается Викторов ко всем находящимся в штурманской рубке.

Посоветовавшись, решили идти в залив Стрелок. «Геркулес» следовал в кильватер.

Ветер немного стих. Волна слегка поубавилась. Вошли в залив Стрелок совсем благодать наступила. Но в бухтах никого не оказалось. Повернули вправо, чтобы осмотреть бухту Абрек, и разом несколько наблюдателей доложили:

— В бухте стоит «Красный вымпел».

Все с облегчением вздохнули. Приблизившись, увидели, что на палубе корабля ни души. Подошли еще ближе. Викторов берет мегафон:

— На «Красном вымпеле»! Командира наверх!

На палубу выскочил Барбарин.

— Корабль в порядке?

— Так точно.

— Сейчас же сняться с якоря и следовать в базу!

— Как был Барбарин анархистом, так и остался им, — в сердцах произнес Михаил Владимирович.

В базу мы пришли часом позже «Красного вымпела».

Вахтенный начальник доложил, что через пять минут спуск флага. Горнист заиграл «зорю». На палубе и мостике все стали «к борту», застыв в положении «смирно» и провожая глазами медленно спускающийся флаг. Ритуал подъема и спуска флага величествен и суров. Он прекрасен по своему содержанию: встреча с морским знаменем корабля и прощание с ним.

Уходя с корабля, начальник Морских сил приказал объявить, экипажам «Томска» и «Геркулеса» благодарность за отличные действия и дать два дня отдыха.

Такой была новогодняя ночь и первый день нового, 1933 года. К счастью, все обошлось благополучно. А это, если верить народной примете, было залогом того, что предстоящий год будет хотя и трудным, но благоприятным.

Де-Кастри

В один из сентябрьских дней 1933 года вместе с флагманским связистом Парийским и флагманским механиком Соколовым я был вызван к Басистому.

— Доложите, в каком состоянии находятся боевые части заградителя «Эривань», подчиненные вам как специалистам, можно ли послать «Эривань» в поход до де-Кастри с членом Военного совета Морских сил Дальнего Востока Булыжкиным? Хоть стоит осень — пора на Японском море приятная, — но от туманов и штормов гарантий нет.

Мы подробно доложили Басистому обо всем.

Выслушав нас, Николай Ефремович задал последний вопрос:

— Сколько потребуется времени, чтобы подготовить «Эривань» к походу?

— Трое суток, — за всех ответил Соколов. Басистый взял телефонную трубку и позвонил, комбригу:

— Докладывает начальник штаба. По всем боевым частям «Эривань» в порядке. На приемку угля, грузов и приборку требуется трое суток. Прошу разрешения в поход послать флагманского штурмана и связиста. — И тут же обратился к нам: — Разговор слышали? Действуйте. Ход подготовки докладывать вместе с утренним рапортом, все неотложное — в любое время суток.

Мы с Парийским чуть не задохнулись от радости; сбудется наша мечта, побываем в самом дальнем северном районе Японского моря, в Татарском проливе!

К походу готовились как к большому празднику. Каждый хотел наконец-то увидеть все Японское море, а не только залив Петра Великого.

Вместе со штурманом «Эривани» Потапенко проработали маршрут, проложив его так, чтобы можно было изучить берега Приморья.

Настал день выхода. На корабль прибыли А. А. Булыжкин и сопровождавшие его лица вплоть до прокурора флота. Булыжкин, обойдя строй, поздоровался с командой. На реях подняли сигнал, запрашивающий разрешение на выход. На главном сигнальном посту вскоре появились позывные «Эривани» и «Добро». Отданы швартовы. Брашпиль выбрал якорь, и мы вышли в море.

Погода благоприятствовала нам, видимость была отличная. На верхний мостик поднялся Булыжкин. Командир корабля Тихон Андреевич Новиков рассказывал ему обо всем увиденном на море, о заливе Петра Великого.

Булыжкин — старый большевик, в прошлом питерский рабочий. Невысокого роста, подтянутый, с приветливым, открытым русским лицом, слегка тронутым оспой, с внимательным взглядом, он как-то сразу располагал к себе. Держался Булыжкин просто, охотно слушал собеседника, не стеснялся расспрашивать.

— Рассказываете вы увлекательно. А сами, поди, скучаете по Балтике, по миноносцу, которым там командовали? — обратился Булыжкин к Новикову.

— Это правда, по миноносцу скучаю. Но, думается, не за горами то время, когда и на Тихом океане будут не только сторожевики. Мечтаю покомандовать здесь более современными кораблями…

— Ваша откровенность и мысли о флоте мне по душе. Правильный разговор. Одного не пойму: почему до сих пор бобылем живете? Ко многим командирам уже прибыли семьи. А ваша семья не едет. Или расстаться с Ленинградом не хотят?

Лицо Тихона Андреевича посуровело.

— Им легко, у них детей нет, а у меня две девочки. Подавай им школы музыки и танцев…

Оба собеседника удобно примостились на тумбе главного компаса, и я стал невольным свидетелем их разговора.

— А что думает штурман Андреев, о чем он мечтает? — обратился ко мне Булыжкин.

— О чем думаю? С веревочными лагами точности плавания в Японском море, изобилующем водорослями, не добьешься. На заградителях нужно обязательно иметь электролаги и гирокомпасы.

— Ну это, так сказать, проза. Неужели нет у вас заветной мечты?

— Есть, да еще какая! Обойти все советское дальневосточное побережье. Без этого настоящим тихоокеанцем не станешь.

— И только?

— Почему «только»! Самая моя сокровенная мечта, родившаяся еще на Балтике, — стать командиром эсминца нашего флота! Больше ничего мне в жизни морской не надо…

— А не мечтаете возвратиться на линкор, не сожалеете о переводе с «Марата»?

— «Марат» для меня был хорошей школой, его и товарищей, конечно, не забудешь. Но и здесь товарищи отличные, море интересное, работается с удовольствием. Лучших условий для того, чтобы стать настоящим моряком, и не придумаешь. Вот только плавание в тумане нелегко дается и выматывает. Но, как говорят в народе, «кто ночью дорогу найдет, тот днем не

заблудится»…

Солнце скрылось за горизонтом. Корабль бежал, рассекая дышащее море, взбивая белую курчавую шипящую пену. Надвигалась ночь.

…Ночью занимались астрономией с корабельными курсантами, среди которых был и младший брат замечательного комиссара Военно-морского подготовительного училища Ковеля. Младший брат пошел по стопам старшего. Он заметно преуспевал в штурманских делах, великолепно ориентировался в звездном небе, уверенно владел секстаном, быстрее и лучше других решал астрономические задачи.

К полуночи астрономические наблюдения закончились. Наступило время «собаки» — вахты от 0 до 4 часов. На корабле почти все затихло. На море гладь. Луна еле-еле высвечивает вершины и глубокие скалистые морщины Сихотэ-Алиня. Лунная дорожка, как прожектор, медленно, точно боясь пропустить незамеченным хоть что-то плавающее, скользит по морской глади. Люблю я такие ночи на море! И отдых они дают и вдохновение, рождают какую-то душевную приподнятость.

Кроме вахтенных на мостике мы со старпомом Борисом Каратаевым. Прошедший школу на эсминцах, он был под стать своему командиру. Именно поэтому «Эривань» славилась хорошей организацией службы.

Уютно устроившись около главного компаса, покуриваю трубочку. Любуюсь природой и отдыхаю. Борис присел рядом со мной.

— Как, Боря, начальство не допекает? — шутливо спрашиваю я.

— Ну что ты. С Тихоном Андреевичем служить приятно. Человек он отменный, командир тоже. У него есть чему поучиться…

Ночь стояла прекрасная, располагающая к добрым мыслям. Ни облачка, ни ветерка. Берег застыл в молчании. Корабль и звезды… Редкая по красоте ночь, как и барограф, не предвещала никаких бурь.

Заря занялась в своем красочном многоцветий — небо сперва чуть порозовело, затем зарделось и наконец засияло золотом лучей.

— Так где же неописуемой красоты мыс Мраморный? — неожиданно раздался голос Булыжкина. — Андреев говорил: к утру будет. Утро наступило, а мыса нет.

— Товарищ член Военного совета, заря только ушла. Еще не утро. А мыс Мраморный слева, значительно левее маяка. Видите, как он, сияет под лучами солнца, выделяясь на темном лесистом

фоне берега своей мраморной белизной? — поясняет Новиков.

Залив Ольга небольшой. Берега его круты, обрывисты и высоки. На них много зелени. В глубине залива горная вершина Авакума, речка Авакумовка. Двигаясь по ее берегу, через несколько десятков километров можно добраться до открытого таежными охотниками нарзанного источника. Вход в бухту сторожит небольшой, похожий на крепость с высокими скальными стенами остров Чихачев. На нем маяк.

Идем прямо на мыс Мраморный, и он увеличивается на глазах. До мыса уже десять кабельтовых. Новиков поглядывает на меня: дескать, не пора ли отворачивать?

— Дистанция семь кабельтовых, — докладывает дальномерщик.

Теперь на мыс можно смотреть только задрав голову. Вода у этого берега особенно прозрачная, лазурная — почти как в Средиземном море.

— Дистанция шесть кабельтовых.

— Право на борт, — командует Новиков. — Штурман, курс?!

— Семьдесят градусов.

— Действительно, панорама достойная внимания, — замечает Булыжкин.

— Если эту панораму украсить еще хорошими батареями береговой обороны и дополнить хотя бы соединением торпедных катеров, то получится приличное место для базирования сил флота, — добавляет Тихон Андреевич.

Новиков с Булыжкиным спустились в салон.

Курс корабля проложен так, чтобы были видны детали береговой полосы и приметные места. Корабельные курсанты и свободные от вахты командиры, вызванные старпомом, приступили к зарисовкам и описаниям.

С согласия старшего на корабле учения, занятия и работы шли своим чередом, но при одном условии: не мешать никому трудиться в отведенных каютах, в кают-компании и салоне.

Во второй половине дня появились облака.

— Что думает штурман по поводу погоды? — спрашивает Новиков.

— Думаю: прощай видимость, небо затянет облачностью. Вон и барограф покатился под гору. Ветерок посвежеет, и дождя, судя по сводке, не миновать.

Действительно, к вечеру тучи, зацепившиеся за горные хребты, одолели их и ринулись к морю. По воде пошли барашки. Волна за бортом уже не звенела колокольчиками, а шипела, как тысячеголовая змея. По-осеннему похолодало. Начался дождь, сначала небольшой, а потом полил, точно из пожарных шлангов.

Льет час, льет другой — не ослабевает. К утру видимость не достигала и десяти кабельтовых.

Непогода непогодой, но я все-таки решил зайти в ванную побриться. Открываю дверь — и на тебе! В ванне на спине лежит с довольной мордой медвежонок ростом чуть ниже моего плеча. Кран с деревянной ручкой наполовину открыт, теплая вода течет довольно сильной струей. Мишка с видимым удовольствием когтистой лапищей трет себе брюхо и грудь, разбрызгивая во все стороны грязно-бурую воду.

Пробую за переднюю лапу поднять его и выдворить. Куда там! Уперся, рычит. Хоть мы с ним всегда были в приятельских отношениях и он обычно выманивал у меня весь спрятанный для его угощения сахар, сейчас мишка сердится, никакой дружбы не признает и орет на весь корабль.

Пришлось мне из ванны ретироваться. Пошел в машинное отделение.

— С чего бы это вы, товарищ флаг-штурман, к нам пожаловали?

— Побриться надо, а медведь в ванну не пускает, сам в воде плещется.

— Вот окаянная шкода! Мы его еле из машины выдворили. Кто-то догадался однажды открыть пробный кран магистрали пресной воды, чтобы напоить мишку. С тех пор он, как пить захочет, так задом спускается по трапу в машину.

Умылся, побрился и иду мимо ванной. Мишки уже там нет. Ванную и коридор, где наследил топтыгин, краснофлотцы тщательно прибирают…

Мишку все очень любили и прощали ему его проказы.

Я не видел, чтобы кто-нибудь хоть раз ударил медвежонка или как-то грубо обошелся с ним.

До берега я проводил занятия с корабельными курсантами по изучению района. Занятие проходило интересно, и время бежало незаметно. Лишь голос командира в переговорной трубе прервал нас:

— На нижнем ходовом?! Товарищи «академики», пора расходиться. Через десять минут обед.

Плывем по счислению. Низкая облачность, видимость ограниченная. От зыби корабль начинает покачивать. Крен достигает семи градусов.

После обеда ветер посвежел. Все, кроме верхней вахты, укрылись от непогоды внизу.

Вдруг, зазвенели колокола громкого боя, горнист заиграл сигнал «Учебно-боевая тревога!». Из всех тамбуров, выходов на верхнюю палубу стремительно выскакивают краснофлотцы и

разбегаются по боевым постам. С люков грузовых трюмов, превращенных в минные погреба, снимают брезентовые чехлы, лючины и бимсы. Машинисты экстренно прогревают паровые лебедки грузовых стрел для подъема мин из погребов. Бортовая качка хоть и небольшая, но стоять и работать на мокрых площадках для раскатки мин нелегко.

Булыжкин вышел на верхний мостик. Минуты через три стали поступать доклады о готовности боевых частей.

— Товарищ член Военного совета, корабль к бою изготовлен! — докладывает Новиков.

На корабле установилась напряженная тишина. Все ждали команды.

— Действуйте, командир, по плану, — приказывает Булыжкин.

Каратаев подает команду:

— Из погребов по двадцать мин подать, на верхней палубе раскатать!

У трюмов заработали паровые лебедки. Еле заметный жест главного старшины минеров Коваленко — и Башкирцев, машинист правой лебедки второго трюма, на полной скорости ловко и точно поднимает из погреба мину. Отличный машинист, золотые руки! На раскатной площадке мина норовит самостоятельно скатиться по скользкому железному листу за борт. Руки минеров ее, удерживают и направляют на рельсы минных путей. Видно, с каким физическим напряжением работают люди. Каждые двадцать секунд появившуюся из люка мину отправляют на минные пути, на которых боевой расчет закрепляет ее за мирные рельсы. Очень нелегкая работа выглядела красиво: все действия были слаженны и быстры. Казалось, что с миной весом несколько сот килограммов боевые расчеты справляются легко.

Особенно трудно работать с минами было в ночных условиях. Света не включишь. Чтобы хоть как-то ориентироваться в погребах, вокруг люка зажигали четыре лампы ночного освещения синего цвета. Тяжелее всех приходилось лебедочникам. Те вообще не могли видеть, где находится мина. Башкирцев и тут не растерялся: наложил на трос пеньковые марки, закрасил их белым и по ним определял, с какого яруса берет мину и когда она выходит из люка. Чтобы облегчить эти работы; предстояло заменить деревянные минные стеллажи на железные.

Пока минеры подавали и готовили мины, на корабле возникали «пожары», «повреждались» паровые и водяные магистрали, заделывались условные пробоины. Шла напряженная

борьба за живучесть.

Новиков вместе с Булыжкиным обходили корабль. Пробовали пройти в третий погреб по нижней палубе, но она оказалась забитой поданными минами.

Булыжкин спустился в первый погреб, внимательно осмотрел его деревянные конструкции. Многие элементы были скреплены обычными плотничьими скобами. Побывал он и на боевых постах, всюду интересуясь условиями работы. После этого общекорабельное учение закончилось.

Ветер крепчал, он уже срывал пену с гребней волн. Ночь обещала быть беспокойной. Дождь прекратился, а космы туч чуть ли не цеплялись за мачты. Покачивало.

Чем дальше продвигались мы на север, тем глубже в материк уходили вершины Сихотэ-Алиня. Берега здесь суровы, высоки и обрывисты. Они изрезаны многочисленными ручейками, речушками, а в иных местах и реками, в устьях которых мы видели небольшие поселки — деревеньки. У маленьких же речушек редко встречались даже отдельные домишки. Везде таежная чащоба подступала к самому морю. Берега разнообразны, нет ни одного схожего с другим мысочка, клочка суши. Приметных мест много, и все они неповторимы.

Как только позволила погода, штурманская братия снова взялась зарисовывать и описывать особые приметы и ориентиры.

Район севернее мыса Белкина прошли вне видимости берегов. Маяк Золотой приветливо посветил нам в ночной мгле. К утру подошли к Нельме — рыбацкому поселку на берегу реки, носящей то же имя.

Вершины отрогов хребта вновь приблизились. Обрывистые берега покрыты здесь еще более дремучим лесом. Заметно посвежело, без бушлата не обойдешься.

— Товарищ вахтенный начальник! Чудно что-то… — обращается старшина сигнальщиков. — Кругом на берегу сопки лесом густым поросли, а прямо по носу далеко от береговой черты из-под воды маяк видно. Не может же он на воде плавать!

Вахтенный начальник посмотрел в стереотрубу, стоит в раздумье. Я посоветовал ему уточнить по карте, какой должен появиться маяк.

— Маяк Песчаный, но он ведь на берегу, а этот на воде.

— Минут через пять вы убедитесь: маяк на берегу.

В самом деле, не прошло и пяти минут, как все присутствующие увидели, что в этом месте природа намыла огромную эллипсообразную песчаную, с галькой, косу, далеко выдающуюся в море, на которой и стоял маяк, а между обрывистым высоким берегом и маяком образовалась лагуна.

От Песчаного держим путь в Советскую Гавань. Прошли бухту Гросевича, и открылась почти пирамидальная вершина горы Советской, на склоне которой возвышался маяк Красный партизан. Стало быть, за ним недалеко вход в самую большую и глубоководную, хорошо укрытую от ветров бухту Советская Гавань.

Из-за склона горы долго не показывалась береговая черта. Наконец она появилась — почти ровная линия, а к глубине материка еле-еле виднелись вершины горного хребта.

Невысокие базальтовые берега изрезаны множеством небольших бухточек. Не поймешь, какая из них истинный вход. Бывали случаи, когда капитаны ошибались и дорого платили за это.

На мостике наши гости внимательно рассматривают довольно однообразный ландшафт. Исключение — гора Советская, покрытая лесом, в котором видно вырубленное когда-то изображение двуглавого орла.

— Штурман, скоро поворот? — опрашивает командир корабля.

— Через десять минут будет виден маяк на полуострове Меньшикова. После этого и повернем.

— Старпом, аврал! Якорь приспустить.

Мигом все ожило на корабле. Люди разбежались по назначенным местам.

Как-то неожиданно показался маяк Меньшиков. За ним слева открылся островок Туло. Разом стал виден широкий, более чем миля, вход в далеко врезавшуюся в сушу бухту.

Корабль красиво описывает циркуляцию. Слева, в глубине за мысом, бухта Постовая. Нам нужно направо — в бухту, где есть рыбачья пристань и причал, построенный флотскими строителями.

— Самый малый! — командует командир корабля.

Причала не видно, заметен лишь рубленый ряж, от которого идет отсыпка и дорога. Приходится швартоваться к этому ряжу.

Мастерски совершив сложный маневр, Новиков подошел к так называемому причалу. Швартовы пришлось крепить за деревья, растущие на высоком обрывистом берегу.

Берега севернее бухты — от Совгавани до Датты — изрезаны, образуют множество бухточек и бухту Ванпно, уступающую только самой Советской Гавани.

В бухте, у причала которой стала «Эривань», кроме немногих построек рыболовецкого колхоза, ничего не видно. Необжитый край предстал перед нами во всей своей первозданности. Зрелище впечатляющее…

По заведенному в бригаде обычаю, все штурмана вместе с курсантами и двумя краснофлотцами-рулевыми отправились на шлюпках род веслами на рекогносцировку. Особенно хотелось нам осмотреть соседнюю бухту Ностовая, на дне которой покоился легендарный фрегат «Паллада». Приблизились к бухте. Высокий крутой берег, покрытый густым разнолесьем, образовал здесь чашу, на дне которой в зеркальной глади отражались и облака, и лес. Мы, опустив весла в воду, несколько минут молча любовались увиденным, боясь нарушить тишину. Красотища такая, что дух захватывает!

Прошли на шлюпках вдоль бухты, сделали промер, а фрегата «Паллада», как ни старались, не обнаружили. На круче берега увидели десятка три изб. Все население, от мала до велика, завидев наши шлюпки, собралось на косогоре у самодельной пристаньки.

Мы вышли на пирс. Каждый занялся своим делом — зарисовками, промером, записями. Ковель фотографировал бухту Постовую. Я пошел по отсыпке к берегу, чтобы с вершины косогора осмотреть всю Северную бухту. Метров через десять увидел, как из четырехдюймовой трубы, вмонтированной в береговой склон, широкой струей бежит вода.

— У нас тут родник сильный, вода чистая-пречистая. Вы попробуйте! — предложил подошедший ко мне вихрастый паренек.

Попробовал. Вода действительно изумительная — вкусная и очень холодная. По мере того как я поднимался наверх, передо мной раскрывалась вся панорама Северной бухты. Стало видно бухту в глубину и вход вместе с полуостровом Меньшикова.

На корабль вернулись вечером. После ужина вышли в Александровск-на-Сахалине.

Погода испортилась, пошел мелкий-мелкий дождь. Вскоре наполз туман. Плывем в непроглядной мути, которую сигнальный прожектор едва пробивает на десять метров. Вот тебе и прекрасная осенняя пора на Японском море!

Командир корабля не сходит с мостика. Все говорят вполголоса, чтобы не пропустить любой посторонний звук. Наконец туман как обрезало, вышли на чистую воду.

В первой половине дня прибыли в Алекеандровск и стали на рейде. Берег вздыбленные скалы слоистого плитняка. В иных местах в них видны черные или темно-серые прожилки. Как узнали позже, это и есть открытый выход угольных пластов. На Сахалине добывают прекрасный каменный уголь. Инженер-механик Евстратов мечтал пополнить корабельные запасы именно сахалинским угольком.

Стоянка у Александровска при западных ветрах, налетающих внезапно, небезопасна: якоря из-за плитняка держат плохо.

Вскоре Булыжкин и командир «Эривани» ушли на катере в порт, а мы с Парийским и корабельными курсантами с мостика стали с интересом разглядывать город, похожий скорее на среднерусское село. Расположен он на террасе высокого взгорка. Хорошо видны церковь, дома, главным образом деревянные. Порт, вернее — гавань из высоких, ранее нами нигде не виданных массивных деревянных ряжей, образующих солидных размеров ковш. Из-за высокого причала торчат тоненькие мачты: там стоят катера. На берегу, выше линии прилив и прибоя, несколько внушительных амбаров.

Вернувшись на корабль, Новиков собрал командный состав, главных старшин и объявил:

— Командному составу и главстаршинам разрешаю в две смены сойти на берег сроком на два часа. Заведующего кают-компанией и корабельной лавкой отправить с первой сменой для закупки всего необходимого. Тут кое-что можно приобрести. Корабельные курсанты и штурмана могут оставаться на берегу обе смены. Командир порта предупредил: здесь внезапно налетают такие шквалы, что мигом может сдрейфовать к берегу, а то и выкинуть. Поэтому машину держать прогретой. Вахтенному начальнику находиться на мостике, тщательно следить за дрейфом. Штурманам дать вахте пеленга на приметные места, гарантирующие безопасность. Любой сигнал сиреной, поднятый флаг «Ц» означают: бегом на корабль! Сообщение с берегом обеспечивает портовый катер. Если случится что-то экстренное, поможет катер пограничников.

В первую смену вместе с нами на берег пошли Парийский и Каратаев. Вошли на шлюпке в гавань, где стояло несколько плашкоутов. Был час полного отлива. Наш катер, оказавшись точно на дне глубокого колодца, стал очень маленьким, а стенка видавшего виды пирса-ряжа высотой в несколько метров. На нее мы взбирались по деревянной, скользкой от водорослей лестнице.

Через полтора часа, закончив зарисовки и промеры, оставив на шлюпке рулевого, пошли в город. Немощеные и неширокие улицы, дома старинные, приземистые, крепко сколоченные, дерево аж почернело. Многие, как в деревне, имеют крытые дворы. Почти у всех жителей свои огороды. Палисадников куда меньше. В центре города дома посолиднее. У церковной площади городские учреждения, магазины и бытовые предприятия. Окна у большинства домов снаружи закрываются здоровенными ставнями. На окраине дома пониже и ставень на окнах нет.

Жители здесь работают на лесозаготовках, иные добывают

уголь, занимаются разным ремеслом, рыбной ловлей, земледелием, выращивают овощи и даже хлеб. Поля находятся за сопками — в долинах рек. За сопками растут и сочные, обильные травы.

…В назначенное время мы снялись с якоря и направились в де-Кастри. Погода благоприятствовала.

Первым открылся багровый от зари высокий гранитный мыс де-Кастри, суровый и неприступный, прекрасный в лучах восходящего солнца. Потом перед нами предстала почти полукруглая, окруженная высокими берегами с вековой тайгой бухта. Полное безветрие, изумительная гладь водяного зеркала. Особая, неповторимая красота! Только подойдя к якорному месту, разглядели сливавшийся с лесистыми берегами остров Обсерватории, прикрывающий устье реки.

Стали на якорь. Булыжкин предупредил, что в де-Кастри мы пробудем неделю.

После подъема флага корабельные курсанты, штурман корабля, рулевые и мы с Парийским отправились на берег. Потапенко поручили заниматься с курсантами промерами, а мы с Парийским решили добраться до ближайшей вершины, чтобы с ее высоты рассмотреть все достопримечательности.

В сторону де-Кастри пробита просека, а к вершине не было даже тропки. Все-таки пошли. Склон крутой — не разбежишься. Чащу мелкого березняка миновали благополучно. Дальше потянулся лес. У опушки он был довольно редким, но чем выше мы поднимались, тем теснее смыкались кроны лиственниц и елей. Изредка встречались сосны. Попадались полуистлевшие толстенные стволы, лежавшие, как павшие в битве воины. Ноги тонули во мху. Ветви деревьев так густо переплетались, что кругом царил полумрак и лишь кое-где густоту крон пробивали яркие лучи солнца. Через полчаса мы измотались и сели передохнуть. Теперь уже со всех сторон подступала непролазная чащоба.

Метров через пятьдесят выбрались и не поверили своим глазам: у ног огромная поляна брусничника. Ягоды крупные. Попробовали их — объедение. Наелись до отвала. Такого ягодного изобилия мы в российских лесах никогда не встречали. Обошли поляну по опушке: душа не позволяла топтать такую красоту, давить чудесный дар природы.

Медленно поднимаемся к вершине. Добрались и снова остановились как зачарованные. Вся бухта будто на ладони. Тайга, точно сбежав с далеких гор, достигнув моря, остановилась, залюбовавшись им. Высоченные мысы поднялись крепостями, стерегущими широкую бухту. Наша «Эривань» среди них

выглядела маленьким суденышком.

Набрав полные фуражки брусники, быстро спустились с горы и вскоре дошли до причала. Полный прилив. Шлюпка чуть не вровень с настилом причала. Легко спрыгнув в нее, тут же начали грести к кораблю.

В кают-компании только и разговору было обо всем увиденном нами, особенно о свежей бруснике. Командиру не оставалось ничего другого, как разрешить посменно, небольшими группами всем побывать на берегу.

Последние дни Булыжкин и прибывшие с ним подолгу задерживались на берегу, на корабле работали до глубокой ночи. Спешили управиться в срок.

Мои подопечные — корабельные курсанты привели свои записи в порядок, систематизировали собранные материалы. Во Владивостоке им предстоит отчитываться, держать своеобразный экзамен за летнюю практику. Ее оценки входили в выпускной балл.

По всему выходило, что нам пора возвращаться. Запасы угля таяли, а пополнить их было негде. Если с погодой не повезет, то чего доброго и бедовать из-за нехватки топлива придется.

На седьмые сутки двинулись в обратный путь, рассчитывая проходить не осмотренные ранее места побережья в светлое время. Вскоре ветер стал крепчать, по воде пошла зыбь.

Начался шторм. От Песчаного до Белкина нас трепало и мотало крепко. Дрейф небывалый, курс пришлось изменить на семнадцать градусов. Корабль шел почти лагом к волне, крен достигал двадцати пяти градусов. Волны заливали все, что можно залить.

Рулевым удерживать корабль на курсе было чрезвычайно трудно. Гребной винт на волне часто оголялся.

Старпом Каратаев, боцман и строевые, каким-то чудом удерживаясь на ногах, систематически проверяли па верхней палубе крепления всего, что может перемещаться.

Нередко корабль ударялся о волны так, что весь его корпус стонал, а стеньги мачт дрожали мелкой дрожью. Давно уж на всех находившихся на командирском мостике, на верхней палубе не было сухой нитки.

В рубках включено паровое отопление. Там хоть немного можно погреться и обсушиться. Боцман для всех укачивающихся организовал на спардеке «школу рукоделия», как в шутку называли краснофлотцы плетение из троса матов, дорожек и кранцев.

Бедный топтыгин укачался больше всех. Он втиснулся между машинным люком и раструбом вентилятора, лежал в полном

изнеможении, никакой пищи не принимал и переменить место категорически не желал.

Вскоре шторм утих. Море, убрав сердитые морщины, засияло спокойной гладью. Заметно потеплело. Наши пассажиры потянулись в кают-компанию.

Да, море действительно закаляет людей. Борьба со стихией, победа над ней, да и весь уклад флотской жизни выковывают настоящий мужской характер.

На обратном пути во Владивосток Булыжкин обошел корабль, побывал во всех кубриках. Он много и интересно рассказывал о борьбе за Советскую власть, о Владимире Ильиче Ленине, расспрашивал людей о службе, о бытовом устройстве, пообещал, что со временем на заградителях будут установлены шахты и подъемники для подъема мин. Один из краснофлотцев спросил Булыжкина насчет отпусков.

— Наверное, сначала надо дело сделать, силу здесь, на море, заиметь да поскорее, чтобы никому не было охоты с нами конфликтовать, а после этого можно и об отпусках подумать, — ответил ему член Военного совета.

Последняя перед прибытием во Владивосток ночная учебная боевая тревога, последнее общекорабельное учение в ночных условиях. Теперь уж на верхнюю палубу поднимают мины и раскатывают их там так, как при настоящей боевой тревоге. Нигде — ни внизу, ни наверху — не пройти: все занято минами. Картина внушительная. Булыжкин вместе с командиром обходят все боевые посты.

— Мины окончательно подготовлены, — докладывает на мостик командир БЧ-П1.

— Начать условную минную постановку! — приказывает командир.

Слышатся команды: «Правая!», «Левая!».

— Сто поставлено… — докладывают на мостик. — Двести поставлено… Окончена постановка.

— Мины разоружить, в погреба спустить!

Учение продолжалось несколько часов, Булыжкин остался доволен действиями экипажа.

— Трудная служба на заградителях, — сказал член Военного совета. — Пока не увидел сам, всей ее сложности не представлял. Ваши минеры в своем деле мастера…

Оценку штурманских знаний курсантов я докладывал флагманскому штурману флота Я. Я. Лапушкину. Просил назначить Ю. Ковеля на «Эривань», на штурманскую должность. Но из этого ничего не вышло. Было принято решение лучших выпускников назначать на ударную силу флота — подводные

лодки…

Через несколько дней состоялся первый выпуск курсантов, окончивших прославленное Военно-морское училище имени М. В. Фрунзе и проходивших стажировку на кораблях Тихоокеанского флота. М. В. Викторов объявил приказ о присвоении званий, тепло поздравил выпускников.

Торжественный обед, приготовленный коками учебного отряда, где проходила церемония выпуска, был скромным. Как исключение, по случаю первого выпуска начальник Морских сил разрешил вино. Викторов и Булыжкин провозгласили очень сердечные тосты, поздравили молодых командиров с вступлением в дружную, крепкую и работящую флотскую семью.

Прибыв на соединение, эти молодые командиры сразу же включились в кипучую жизнь своих кораблей. Надо было спешить, неотложных дел всюду было по горло. Им отдавалось все — энергия, ум, способности и увлеченность. Именно поэтому так быстро вырос наш Тихоокеанский флот, ставший грозной силой на морских дальневосточных рубежах.

На флот поступали новые подводные лодки, новые типы самолетов и другая боевая техника, строились береговые артиллерийские батареи, формировались части и соединения.

В декабре 1933 года состоялась первая партийная конференция Морских сил Дальнего Востока. Она отметила достигнутые успехи в строительстве флота и всю свою работу сосредоточила па вопросах быстрейшего освоения поступающих кораблей и техники, освоения морского театра…

Ступеньки ведут на мостик

Мы с Арсением Григорьевичем Головко благополучно выдержали предварительные испытания перед поступлением в Военно-морскую академию. Но мандатная комиссия нам отказала из-за отсутствия «замены».

Летняя кампания закончилась успешно. Нас не ругали. «Томск» стал в ремонт, другие минзаги остались в строю.

Как-то сижу в каюте, навожу порядок в своем штурманском хозяйстве… Неожиданно появляется рассыльный:

— Вас вызывает начальник штаба.

А ведь я всего два часа назад был у Басистого! Значит, что-то срочное.

— На кого можно возложить обязанности флагманского штурмана? — спросил меня Николай Ефремович.

— Лучше Горшкова не найти. А куда же меня? Басистый невольно улыбнулся:

— Вам придется временно командовать «Эриванью». Новиков уезжает за семьей.

— На «Эривани» есть толковый старший помощник — мой однокашник Каратаев, — пробовал возразить я.

— Все правильно, но таково решение начальника Морских сил. Идите принимайте дела. Новиков уезжает завтра. Вечером явитесь вместе и доложите.

На палубе «Эривани» встретил Новикова, Зашли с ним в каюту, и он дал мне последние напутствия. Потом пригласили Каратаева, потолковали вместе и пошли докладывать начальству. К ужину все было закончено. Я ушел домой, а Тихон Андреевич уехал в Ленинград.

При утреннем подъеме флага, когда старпом доложил: «Товарищ врид командира корабля, команда построена» — и мы вместе обошли строй, состоялось мое представление экипажу корабля.

Корабельная жизнь потекла своим порядком. Борис Васильевич Каратаев свое дело знал прекрасно, и мне с ним было очень легко.

Что ни говорите, а командовать кораблем, управлять им — дело заманчивое, интересное, ответственное и, нечего греха таить, льстит самолюбию каждого. Из кораблей мне больше всего по душе были миноносцы. Особенно хороши они во время атаки. Чтобы с дистанции не более сорока кабельтовых успешно атаковать, от командного состава этих кораблей требуется дерзость, умение, отвага, молниеносная реакция и отличное,

владение тактикой применения оружия.

На создававшемся в ту пору Тихоокеанском флоте миноносцев еще не было. Самыми крупными — да и быстроходными — среди имевшихся на флоте кораблей были минные заградители. С них начинался надводный флот, на них и проходили службу многие из тех, кто впоследствии успешно командовал не только кораблями, но и соединениями и даже флотами.

…Ко мне в каюту вошел Каратаев.

— Получено распоряжение приготовиться к приемке мин с прибывающего железнодорожного эшелона и перевозке их на минный склад. Минеру указания я дал, механик прогревает машину, чтобы засветло успели ошвартоваться у минного склада.

Отойти от причала, когда стоишь к нему кормой, дело нехитрое. Ветра нет, день светлый. Отдал швартовы и иди себе куда хочешь. Ошвартовать корабль с ходу, бортом к причалу минного склада — дело посложнее.

Еще на мостике, когда отходили от Арсенального причала, я прямо-таки физически почувствовал, как за каждым моим действием пристально, сравнивая меня с Новиковым, наблюдает команда, А оплошать ох как не хотелось! Знал: если буду возиться со швартовкой, авторитета и уважения в глазах людей не заслужу. Каждый член экипажа очень ревниво относится к чести своего корабля и ею дорожит. В своих оценках командира команда безапелляционна и ошибок, неумения командиру не прощает. Слова не скажут, а простить не простят. Часто при такой ситуации командиру подыскивают другую должность.

Кому хочется очутиться в подобном положении? Никому! Мне тоже. Особенно на первых шагах. А я сегодня сдаю перед командой первый экзамен.

Показался пирс склада. Ветер слабенький, но прижимной. Борис Каратаев смотрит на меня, глазами спрашивает, как будем подходить.

— Швартуемся правым бортом. Шар на малый. Рулевой, держать на отдельное дерево левее пирса!

— Концы и кранцы справа приготовить. Шлюпки спустить! — командует старпом.

Подошли и ошвартовались нормально. Смотрю на лица швартовой команды: хмурых нет. Значит, не осуждают. Но я сам знал, что дал несколько лишних команд в машину. Можно было все сделать более расчетливо. Минеры, завозившие на шлюпках швартовы на берег, работали выше всяких похвал. Команда, оттренированная Каратаевым, действовала слаженно и быстро.

Сдав свои мины, с рассветом пошли во Владивосток, к

Арсенальному причалу, принимать мины из вагонов. Здесь нужно, будет ошвартоваться бортом. Но как подойдешь, когда между стоящими у причала тральщиками осталась щель, едва превышающая длину «Эривани»? К тому же хоть и небольшой ветер, но отжимной. Вот это задача, по сравнению с которой швартовка у минного склада просто пустяк…

Не без помощи Бориса Каратаева и совместными усилиями команд, высланных с тральщиков на берег для приема швартовов, ошвартовались благополучно.

Командир тральщика «Геркулес» Петр Михайлов сразу же пришел ко мне в каюту:

— Рад, что ты не раздавил мой «Геркулес»! Какого шута тебе вздумалось швартоваться бортом? Это просто чудо, что ты сумел пролезть в такую щель, не натворив бед…

— Начальство приказало принимать мины из вагонов.

— Если бы мы знали об этом, то перешвартовали бы тральщики. Глядишь, метров на тридцать прибавилось бы чистой воды. Поздравляю с крещением!

Позже приходилось в не менее сложных условиях — и в темноте и в непогоду — швартоваться, совершать маневры. Появлялась сноровка, росло умение, приобреталась уверенность. А впервые приобретенный командирский опыт ни один командир не забывает никогда.

В первых числах ноября возвратились во Владивосток. Накануне 7 ноября штурман доложил:

— Товарищ командир, барограф показывает резкое падение давления.

— Наверняка быть штормовому ветру. Фиксируйте каждые два часа давление и силу ветра, — приказал я штурману.

Вскоре ветер достиг почти десяти баллов. Я обошел корабль. Осмотрел швартовы. Стальные, старые и ржавые, принятые еще вместе с кораблем тросы натянуты как струны, но держат хорошо.

Ночью повалил густейший снег. Еще раз пришлось проверить швартовы держат. Завести бы дополнительные концы, но их нет. Наш военный порт мог выдать нам новый стальной трос только на горденя для подъема мин из погреба. Больше никаких тросов не было.

Утром, часов около семи, вдруг почувствовал, как корабль вздрогнул, как будто кто-то навалился на него.

В иллюминатор вижу, как быстро промелькнул борт стоявшего рядом заградителя «Ворошиловск». Выскочил па верхнюю палубу. Ветрище силы необычайной, снег валит, не видно ни зги.

Наш корабль вынесло на середину бухты и поставило лагом к

ветру. Побежал на корму. Там уже Каратаев. Половина правого кнехта вывернута, на ней болтается стальной трос, второй трос тоже оборван, висит за кормой.

— Борис Васильевич, какая холера нас держит лагом к ветру?

— Сверху глядел — ничего не видно. Сейчас отдраим кормовые лацпорта и посмотрим.

Раздался свисток переговорной трубы из погреба.

— Под кормой швартовая бочка, — доложил Коваленко, — зацепились за нее винтом.

Вот это да! Как же от нее освободиться?!

— Товарищ командир, а что, если попробовать носовой швартовый конец через канифас-блоки протянуть на корму, — предложил Коваленко, — закрепить его на бочке и брашпилем оттянуть ее от винта подальше, потом…

— Потом задним ходом отойти!.. — чуть не в один голос сказали мы с Каратаевым.

Так мы и избавились от бочки.

Когда ветер стих, пошли к причалу. К концу швартовки тучи разорвало. Все вокруг было белым-бело. Улицы и стенки причалов выстланы пушистым ковром.

…Застаиваться нам не давали. Часто выходили мы в море для обеспечения боевой подготовки различных соединений. На флотских учениях минзаги, как правило, изображали все классы кораблей «противника». Нас «атаковали» и самолеты, и шустрые торпедные катера, а «добивала» береговая артиллерия.

В начале декабря 1933 года, возвращаясь с командиром бригады подводных лодок Кириллом Осиповичем Осиповым после обеспечения подводников, продрогшие и промерзшие на свирепом норд-весте, ошвартовались в Малом Улиссе — принять пресную воду. Не прошло и двух часов, как рассыльный принес в кают-компанию во время ужина семафор: «Командиру Эривани. Получите в порту две бухты стального троса для швартовов. Командир Главного военного порта».

— Просто чудеса! — воскликнул Борис Васильевич. — Ушам не верю. Обычно в порт ходишь, ходишь, а тут сам командир порта приглашает получить стальной трос.

— Выходит, права поговорка: «Нет худа без добра», — говорит Потапенко. — Не оторвало бы нас от берега в праздник, не видать бы нам новых швартовов как своих ушей.

Нравилась мне кают-компания «Эривани». Здесь о серьезном говорили по-серьезному, над смешным смеялись от души, умели подтрунивать друг над другом. Молодец Каратаев, старший в кают-компании!.. Да и Тихон Андреевич шуткой, прибауткой или присказкой не брезговал. Известно: на веселье дело спорится и

работать легче.

Однажды, когда пробежала уже половина декабря, без стука раскрылась дверь каюты.

— Товарищ командир, наш командир прибыл! — радостным голосом доложил рассыльный.

«Наш командир…» Сразу видно, любят на корабле Новикова. Вот дослужиться бы и мне до такого!

Снова раскрылась дверь. Теперь уже вошел сам Тихон Андреевич. За ним улыбающийся Каратаев.

— Как живете-можете? — весело спросил Новиков.

— Мачты, пушки и прочее на месте. Винт и руль целы. Людских потерь нет. Остальное сами увидите. Подробно доложит старпом.

Через полчаса пошли докладывать начальству. Комбрига на месте не оказалось, двинулись с докладом к Басистому.

— Присаживайтесь. Как съездили, Тихон Андреевич?

— Хорошо, но расставание с Ленинградом, конечно, было грустным. Девчонки ревмя ревели и мать довели до слез. Ну а в поезде впечатлений масса — отошли. Как увидели Владивосток и бухту, то в один голос только и пошли пищать: «Как красиво!»

— Имеете какие претензии к флаг-штурману? — спросил Басистый.

— Имею.

— Какие? — удивился начальник штаба.

— Напористости мало. Получил две бухты троса, а надо было четыре, шуткой закончил Новиков.

Вот и кончилась моя своеобразная стажировка в командирской должности. Приобрел я для себя много полезного и, кажется, завел новых и верных друзей.

Не прошло и недели, как снова вызов к Басистому.

— У меня к вам серьезное дело есть, — сказал Николай Ефремович. Уверен, оно придется вам по душе. Наше соединение пополняется двумя минными заградителями — «Астрахань» и «Теодор Нетте», вернее — двумя пароходами, такими же, как «Томск». Одним из них вам предстоит командовать.

Не без волнения читаю приказ: «…назначить командиром минного заградителя „Теодор Нетте“ Андреева Владимира Александровича…»

— Николай Ефремович! (Впервые осмелился я так к нему обратиться.) За науку спасибо, за все доброе тоже, — с волнением стал я благодарить начальника штаба.

— Это вы уж бросьте! — прервал меня Басистый. — Благодарить меня не за что. Вписал вас в приказ начальник Морских сил. Видать, не забыл своего строптивого «флажка»…

Сегодня флагштурманские дела сдайте Горшкову, а завтра в торговом порту принимайте вместе с комиссией свой «Теодор Нетте». Костяк команды подобрали подходящий: с других минных заградителей. Главный старшина машинистов Углицкий десятерых стоит, да и других в машинную команду флагманский механик Соколов лично подбирал. Главного старшину минеров Коваленко мы с «Эривани» у Новикова забрали. Парийский тоже для вас постарался. Что еще могу сказать? Рад, что все флагманские специалисты протянули руку помощи своему товарищу по штабу. Не забывайте и цените эту помощь. Да, вот еще что! Характер у вас что порох. Так вы поосмотрительнее будьте. Помните, не все крепости можно взять с ходу. Учитесь властвовать собой!.. Ну, ни пуха ни пера! А лучше — семь футов под килем!

Крепкое рукопожатие — и я на верхней палубе, где ровный, уже по-осеннему прохладный ветер освежает мое лицо.

Дела сдал Сергею. Георгиевичу Горшкову. В кармане у меня список тридцати пяти человек, отобранных флагманскими специалистами в экипаж «Теодора Нетте». Парохода пока еще нет, и я как бы без дел…

В один прекрасный день председатель приемной комиссии сообщил, что на следующее утро «Теодор Нетте» подойдет к флотскому угольному складу, куда к 8.00 надлежит прибыть всем членам комиссии и назначенному личному составу.

Вид нашего корабля, изрядно потрепанного, восхищения ни у кого не вызвал. Мало того, на корабле не было второго якоря. А стальные швартовые тросы — сплошная многовековая ржавчина!

Однако поднимались мы по трапу на свой «Теодор Нетте» без тени уныния, с одной только мыслью: сделаем корабль таким, каким подобает быть на флоте…

Приняли угля столько, чтобы хватило на всю зиму и до конца ремонта. У стенки судоремонтного завода нас поставили рядом с «Астраханью».

За зиму нужно было успеть оборудовать в трюмах для мин стальные стеллажи, установить клети-подъемники (своеобразный лифт, работающий с помощью паровых лебедок). Это уже достижение. Кроме того, корабль вооружался более мощными 120-миллиметровыми орудиями, расположенными в носу и на корме, устанавливались счетверенные пулеметы для стрельбы по самолетам, а в днище корабля наконец-то будет оборудована шахта для электромеханического лага. Предусмотрено место и для установки гирокомпаса. Одним словом, будем мы хоть куда.

…Стоят у стенки завода рядом два корабля, построенных Невским судостроительным заводом еще в 1912 году специально

для плавания в дальневосточных северных шпротах. На случай беды они имели даже парусное оснащение. На кораблях идет негласное соревнование: кто лучше переоборудует свой пароход в минный заградитель, или, как подсмеивались подводники, в «миновоз». Дружба дружбой, а все же ревниво поглядываем друг на друга…

По мере того как оборудовались жилые помещения для размещения личного состава, к нам прибывало молодое пополнение. К концу декабря экипаж полностью укомплектовали, и получился он почти на семьдесят пять процентов комсомольским. К заводу мы стали в декабре, и на все работы нам дали четыре месяца. Мы создали бригады по очистке трюмов, помещений. Организовали между бригадами соревнование. Там, где было наиболее трудно, бригадирами поставили коммунистов.

День и ночь кипит работа. У машинной команды дел выше головы: перебрать и отрегулировать своими силами нужно не только главную машину, всякие донки и трюмные насосы, но и восемь паровых лебедок, брашпиль, рулевую машину. При этом лебедки нужно ремонтировать так, чтобы у каждого трюма одна из двух всегда была в готовности для оборудования трюмов стальными стеллажами, металлическими подъемниками. Одним словом, машинная команда работает круглосуточно, забыв о выходных днях. Пример подают младшие командиры Углицкий, Башкирцев, трюмный Сердюк, все коммунисты и комсомольцы. За короткое время мы сумели разрозненный вначале коллектив превратить в необычайно спаянный и дружный.

Машинная команда проявила инициативу: с берега ребята притащили старые медные и латунные обрезки труб, какие-то, чуть не вековой давности, клапана, гайки и даже обрезки медных листов. Увидев все это, я, естественно, удивился:

— Зачем нужен такой хлам на корабле?

— Так мы же для пользы дела… Мы из них литники сделаем, — отвечает молодой шустрый трюмный.

— Какие еще литники?!

Появившийся на палубе мой однокашник по подготовительному училищу, закончивший Военно-морское инженерное училище, старший механик корабля Козловский горячо вступился за своих подчиненных:

— В нашем военном порту на технических складах нужных материалов совсем не густо, а то, что имеется, отдают подводным лодкам. Ну, вот мы и решили в нерабочее время пособирать на территории завода цветной металлолом. В литейном цехе мне обещали из этого лома отлить нужного диаметра болванки литники. Из них мы на нашем корабельном токарном станке

любую штуку смастерим!..

Для порядка я строго предупредил, чтобы чего доброго вместо хлама что-нибудь дельное с завода не приволокли. А на душе у меня было радостно!

Пушкари-комендоры негласно влились в заводскую бригаду, оборудующую артиллерийские погреба, а также клепаные крепления под орудия. Когда же установили пушки, то комендоры стали ухаживать за ними, словно за красными девицами. За комендором Грановским, московским комсомольцем, и хозяином второго орудия сибиряком Карягивым трудно было угнаться. Особенно запомнился мне Карягин, крепыш, со светлыми кудрями, с глазами необычайной синевы. У него была удивительно щедрая душа, он всегда готов был помочь товарищам, но если кто слукавит, смалодушничает, скажет только: «Гнилушка ты, а не человек». В работе Карягин был азартен, любил помериться силой с друзьями. Такой в беде не согнется и товарища всегда выручит.

К Майским праздникам 1934 года «Астрахань» и «Теодор Нетте» закончили все работы, связанные с переоборудованием, прошли ходовые испытания, замеры скоростей на мерной миле, определили девиацию, набрали полный запас угля и в один и тот же день и час 1 Мая подняли Военно-морские флаги и флаги расцвечивания.

Мостик

Привычка вставать в 5.30 мне не изменила. И другие командиры, мои подчиненные, тоже стали вставать очень рано. Сигнала побудки еще нет, а командный состав уже на ногах.

Во время физической зарядки командир корабля, командиры подразделений всегда со своими подчиненными. Организованное проведение физзарядки задавало нужный ритм всей корабельной жизни.

Хоть и невелика была вначале на корабле партийная организация, но именно коммунисты во всех хороших делах и начинаниях, были первыми. За ними во всем следовали комсомольцы. Возглавлял их неутомимый, энергичный Турусин. А когда на корабль пришел заместителем по политической части Сергей Баляскин, с которым мы вместе ехали из Кронштадта на Дальний Восток в 1932 году, воспитательная работа стала еще действенней.

С. С. Баляскин — личность примечательная; Обликом и характером — чистый россиянин. Лицо открытое, глаза серо-синие с поволокой, глубокие, проницательные, рост богатырский. Его внешность и открытый, доброжелательный характер удивительно располагали к нему. Баляскин любил рассказывать о природе, обо всем увиденном в детстве, о встречах с Пришвиным. Одним словом, был он человеком компанейским, начитанным, умел притягивать к себе людей, зажигать их своей увлеченностью.

У нас с Сергеем вскоре установились дружеские отношения, и мы нередко заглядывали друг к другу в каюты — поделиться мыслями, а то и просто поговорить. Бывало, Баляскин, не стесняясь, прямо говорил мне о моих промахах и даже ошибках. Кто их не совершает, особенно на первых порах командования?! Однако кому приятно слышать о них?! Видя мою реакцию, Баляскин высказывал все, что нужно, и уходил к себе в каюту. А потом через час-другой заходил снова и приветливо говорил:

— Ну как, командир, остыл? Пойдем в кают-компанию, поговорим. Там уже вестовые по твоему рецепту чаек заварили.

Кипишь-перекипишь, бывало, и задумаешься. Конечно, обидно: за чем-то недосмотрел, кого-то зря взгрел чуть ли не на полную катушку. А можно было просто сделать замечание человеку, втолковать… Выходит, прав замполит, и уж совсем хорошо, что прямо в глаза сказал!

Другой раз я к нему заходил и выкладывал свое мнение не менее откровенно. Так и пошло. Коли что трудное появлялось или хорошее — всегда обо всем говорили друг другу без

обиняков. Бывало, и попетушимся оба, но всегда поймем друг друга и постараемся помочь. Так рождалось настоящее товарищество.

Перешли мы для отработки организационных задач в самую красивую на острове Русском бухту Новик.

На боевых постах идут тренировки с учебными минами, а орудийные расчеты занимаются на станке заряжания и на приборе Крылова.

День чудесный. Туман еще не закрыл зеленых лесов на окрестных сопках и на вершине горы Русской. С корабля видно даже разнотравье, удивительно крупные яркие цветы, покрывающие все поляны и каким-то чудом забравшиеся на островерхие камни. На мелководье в затаенных местах плавают утки — «морские курочки».

Тишина такая, что с берега — а до него метров шестьсот, не менее человеческие голоса слышны.

На корабле шум лебедок, поднимающих в клетях мины из погребов. Мины расположены в десять ярусов, и машинисту на паровой лебедке надо не ошибиться — попасть на нужный ярус. Сделать это непросто, так как никакой сигнализации нет. Перед машинистом только барабан лебедки, на котором то наматывается, то разматывается трос.

За тренировками на боевых постах удобнее всего наблюдать с верхнего мостика: видна вся палуба корабля. Все идет нормально. Флотский народ трудится с усердием. И вдруг поломка. Молодой машинист на полной скорости поднимал клеть и не уменьшил скорости, когда клеть подходила к стопорам. В результате стопор согнул подъемник. Досадно — еще не успели начать плавать, а погреб уже вышел из строя.

— Вахтенный! Углицкого и Башкирцева мигом вызвать наверх ко второму минному погребу! — командует старший помощник.

В те времена на минных заградителях телефонная связь командирского мостика была только с артиллерийскими орудиями, а также с кормой, где по боевой тревоге находилось место командира минной части.

Прибежавшие из машинного отделения Углицкий и Башкирцев опять проявили себя с самой лучшей стороны. Они быстро смекнули, в чем дело, и предложили усилить крепление обоймы стопора болтами, а лучший минер главный старшина Коваленко нашел в минной кладовой новый штырь.

К вечеру поломку исправили. Устроили комсомольскую «летучку», на которой состоялся серьезный разговор с виновниками. Решили срочно покрасить марки на тросах

подъемников в белый цвет и поставить на грузовых мачтах затемненные синие лампы, чтобы лебедочник мог лучше видеть работающий трос, пришли также к выводу, что надо больше тренироваться ночью. Все эти дельные предложения исходили от комсомольцев и были в скором времени осуществлены.

Для тренировки наводчиков флагманский артиллерист бригады Артем Брезинский передал нам прибор Крылова, а вот дальномерщикам явно не повезло: дальномер новенький, да тренироваться приходилось все по неподвижным, береговым, целям. Дня не проходило, чтобы корабельный артиллерист Москалев не просил дать возможность потренироваться по морской, движущейся, цели…

Беспокойство артиллериста было понятным: 6 каких выходах в море может идти речь, пока корабль не сдаст всех организационных задач! Без этого нам не дадут разрешения поднять вымпел, а значит, и быть зачисленными в плавающий состав.

Обидно: все корабли плавают, а мы находимся только в пределах бухты Новик. Есть только один выход — нажать и побыстрее сдать организационные задачи.

Решили: соберем команду и выложим начистоту все — коли хотите плавать и догнать тех, кто на два года раньше вступил в строй, тогда кровь из носу, а задачи надо сдать через две недели.

Так и сделали. Собрание прошло интересно, а нам с замполитом принесло большую пользу.

На собраниях, которые проводил Баляскин, обычно не велось никаких протоколов, и, пожалуй, самое главное, что их характеризовало, — это предельная искренность. Вот и на этот раз все были едины во мнении: «Томск» и «Эривань» догнать!

Наконец настал долгожданный час. Организационные задачи принимал у нас штаб бригады во главе с Басистым. Сдали все без натяжек. По лицу Николая Ефремовича я видел, что он доволен.

Вскоре пришел и приказ. Мы подняли вымпел. Это означало, что «Теодор Нетте» вступил в строй боевых кораблей. В это же время вошла в строй и «Астрахань». Все-таки оказалось, что обогнать Марина, который теперь командовал «Астраханью», совсем нелегко! А уж в управлении маневрами корабля, особенно при швартовках, лучше его не было…

Так, у теодоровцев продолжалось негласное соревнование с астраханцами.

По минной части, которой у нас командовал очень толковый минный специалист и командир Пехарев, наши дола обстояли несколько лучше, чем у астраханцев, за исключением одного — выборки и подъема из воды поставленных мин. Как мы ни

старались, а нередко «Астрахань» — хоть на две-три минуты! выбирала свои мины раньше нас.

По решению комбрига Васильева минные постановки первоначально мы отрабатывали вместе. О том, что эту задачу у нас будет принимать комбриг, мы знали. К ней усиленно готовились.

Сорок учебных мин, контрольных пеньковых концов (для определения фактической глубины, на которую стала мина) с металлическими буйками, похожими на каравай хлеба, за что их называли «хлебчики», вешки, необходимые для обозначения места фактической постановки мин, а также все нужное для выборки мин из воды — все тщательно проверено и готово к использованию…

Стоим в бухте на рейде. Раннее утро. Как говорится, солнышко еще не проснулось. Я вышел из каюты на верхнюю палубу и вижу: на флагманском корабле подняты паши позывные и еще какие-то сигнальные флаги.

— Сигнальщик, что за сигналы на «Томске»?

— Позывные наши и «Астрахани» и сигнал «Командиру срочно прибыть к флагману».

Только мы успели отвалить от трапа, как смотрим: и от «Астрахани» шлюпка тоже отошла. Тут уж гребцов и подгонять не нужно. Сами жмут что есть духу. К трапу «Томска» подгребаем чуть впереди, но есть на флоте неписаное правило вежливости: младший уступает дорогу старшему. А Марин и годами старше меня, да и командиром минзага стал на два года раньше.

На «Томске» начштаба бригады вручил командирам кораблей по секретному пакету с широкой красной полосой, пересекающей его по диагонали. И добавил:

— Готовить корабли к выходу экстренно. Все остальное узнаете, когда прочитаете документ сегодняшнего учения. Комбриг пойдет на «Астрахани», а на «Теодоре» на учении будут представители штаба бригады. Ясно?

Вот так дела… Выходит, не успели мы взять в руки пакеты, как учение уже началось, и время будет учитываться с точностью хронометра.

— Товарищ Андреев, с вами на вашей шлюпке пойдут флагманский артиллерист Брезинский и механик «Томска» Пинчук.

Пока я выслушивал указания начальника штаба, шлюпка Марина уже отвалила. Попробуй теперь нагони ушедшее время! Наконец все представители собрались, и наша шлюпка тоже отвалила.

— Ребята! Началось зачетное учение. Дорога каждая секунда,

жмите, чтобы весла гнулись!..

Видывал я много гребных гонок, сам в них участвовал, призы брал, но чтоб с такой скоростью шла шлюпка, видеть еще не приходилось.

Не успела шлюпка подойти к трапу «Теодора», как я, не выдержав, кричу:

— Старпом! Экстренная съемка с якоря! Через десять минут командному составу собраться в кают-компании!

Загремели колокола громкого боя, расположенные во всех помещениях. Им вторили команды старпома, передаваемые в мегафон с верхнего ходового мостика. В миг ожил весь корабль. Люди, как и положено на флоте, бегом бросились к своим местам. Снимаются брезентовые чехлы с орудий, с грузовых лебедок. Все знают: если выходим в море, то только в полной боевой готовности по боевой тревоге.

Обычно для того чтобы прогреть, довести до нужной температуры любую главную паровую машину, требуется несколько часов. А тут — экстренно. В правилах эксплуатации такое предусмотрено, но подвластна машина только мастерам своего дела. Чуть где промашка — машина выведена из строя, и без вмешательства завода не починишь. Знаю, как трудно сейчас приходится в машинном отделении. Хоть вся машинная команда, — ребята один к одному, все равно волнуюсь. Да и проверяющий Пинчук первый раз за флагманского механика.

У флагманского артиллериста Брезинского требование: пушка и орудийный расчет — одно целое. Стало быть, люди должны работать безукоризненно точно и максимально быстро. А в артиллерийских погребах порядок и чистота должны быть, как в лазарете.

Артиллерия была всей жизнью Артема Брезинского. У него был острый ум и молниеносная реакция. Я догадывался, что мечтал Артем не о нашей разнокалиберной с самыми примитивными приборами управления артиллерии. Как только на флоте был образован дивизион из новых сторожевых кораблей, в командование которым вступил Тихон Андреевич Новиков, Артемий Георгиевич Брезинский стал дивизионным артиллеристом. А когда Северным морским путем с Балтики пришли эскадренные миноносцы «Сталин» и «Войков», когда образовалась 7-я морская бригада, он стал флагманским артиллеристом бригады.

— Товарищ командир, командный состав собран!

Вместе с Баляскиным, который тоже успел ознакомиться с содержанием пакета, спускаемся в кают-компанию.

— Штурман, карту Уссурийского залива! Накладываю на

карту полученную кальку минного заграждения.

— Прошу внимания. Времени у нас предельно мало. Суть учения: совместно с «Астраханью» производим в Уссурийском заливе условную минную постановку полного запаса мин. Какие вводные будут давать проверяющие, увидим. После условной минной постановки следуем в залив Славянский, где и производим совместно с «Астраханью» минную постановку — по тридцати учебных мин. Прошу штурмана обратить особое внимание на счисление, а минера на организацию постановки мин одновременно с двух постов!

Сергей Баляскин добавил, что проводить собрание всего личного состава не будем: нет времени, да и обстановка не позволяет. Вся партийно-политическая работа должна быть сосредоточена в боевых частях, на боевых постах, где и следует довести до людей цели и задачи похода.

Не успел Баляскин закончить, как в кают-компанию не вошел, а буквально влетел главный старшина машинистов Углицкий:

— Товарищ командир, машина к походу готова!

— Немедленно поднять наши позывные!

Все командиры разошлись по своим местам. Я же, прихватив из каюты бинокль, быстренько поднялся на верхний мостик.

— Как «Астрахань»? Не поднимала еще своих позывных?

— Никак нет, не поднимала, — немного тушуясь, докладывает сигнальщик-первогодок. И вскоре: — Товарищ командир, «Астрахань» подняла свои позывные.

Выходит, минут пять мы выиграли. Они нам пригодятся.

— Старпом! Учебно-боевая тревога. Якорь-цепь подобрать, оставить на клюзе одну глубину.

Вижу: от «Томска» отвалили две шлюпки, на одной комбриг, на другой начальник штаба бригады.

Не прошло и четырех минут, как старпом доложил:

— Корабль к походу и бою изготовлен.

— Командир, а ведь вроде ничего получается! — обращается ко мне Баляскин.

Пока ничего, это верно, но подождем: ведь недаром говорится — цыплят по осени считают.

— Старпом! Начальника штаба я сам встречу у трапа. Как только он ступит на палубу, чтобы трап был вмиг поднят и завален!

Подошла ожидаемая шлюпка с Басистым.

— Товарищ начальник штаба, корабль к бою и походу изготовлен.

Пока мы поднимались к штурманской рубке, комбриг успел прибыть на «Астрахань», и там подняли на мачте красный флаг с

белой пятиконечной звездой — флага младшего флагмана.

— «Астрахань» снялась с якоря, — докладывает старшина сигнальщиков Глухов.

Еще одну проверку на бдительность сигнальной вахте учинил комбриг.

— Старпом! Следуйте за флагманом и дальше кабельтова не упускайте: с сопок может спуститься туман. Сам я по старой штурманской привычке давно уже определил наше место якорной стоянки и занес его в свою штурманскую записную книжку. Сейчас записал время съемки и отсчет лага.

Как только вышли из бухты и легли в кильватер «Астрахани» курсом на выход в Уссурийский залив, Басистый объявил:

— Штурману — туман! Условная минная постановка строго по счислению! Только в конце ее имеете право определить свое место.

Басистый, дав нам вводную, сказал, что пойдет по кораблю. Баляскин отправился его сопровождать. Походив с хорошим начальником по кораблю, многому можно научиться.

Условная минная постановка на кораблях прошла удачно, ошибки в счислении не выходили за пределы установленных норм. Мины опустили в погреба. Пока мы шли к заливу Славянскому, команда пообедала и немного передохнула.

Фактическая минная постановка производилась тоже до счислению. Контрольные концы при сбрасывании мин не перепутались, вехи, которыми отмечали начало и конец постановки мин, стали нормально. Каждый корабль стал на якорь у своей линии мин.

Флагманский штурман бригады Сергей Георгиевич Горшков вместе с корабельными штурманами определил степень точности постановки мин каждым кораблем. Флагманский минер Борис Васильевич Каратаев (Арсений Григорьевич Головко был переведен на должность начальника штаба бригады торпедных катеров) с корабельными минерами по контрольным концам определил точность постановки каждой мины.

Криминалов не было. И штурмана и минеры со своим делом справились. Теперь окончательная оценка зависела от того, как быстро корабль выберет из воды свои мины. И главное — не потерять ни одной!.. Если потеряем — дело дрянь: дежурить и тралить придется до тех пор, пока не найдем. И уж, конечно, вместо плюса за боевую подготовку заработаем здоровенный минус.

Погода стояла тихая. Вода в заливе — что зеркало.

Поэтому, хоть день пошел уже под гору, выборка мин все-таки началась. Требовалось к каждой мине по очереди подвести

на шлюпке пеньковый трос, закрепить его за контрольный конец мины и лебедкой подтащить ее к борту корабля. Затем грузовой стрелой поднять на борт. Вроде бы все просто… Но сноровка в этом деле требуется немалая. Да и как-никак хочется все сделать побыстрее, чтобы обогнать «Астрахань»…

С мостика замечаю, что корабль Марина переходит от мины к мине, а на якорь не становится. Вот это да! Молодец Марин! Что придумал! Явно обгонит нас… Пробую делать, как Марин. Получилось. Да и людям так работается веселее: грести, заводя трос к мине, нужно теперь на значительно меньшее расстояние. Уже два десятка мин на борту. Принялись за последний, третий. Как вдруг со шлюпки раздается:

— Стоп машина, проводник на винт намотало!

Винить гребцов нечего, сам виноват: не сумел провести маневр кораблем. Все попытки очистить винт со шлюпки оказались безуспешными. Водолазов бы сейчас! Но они в нашем штате не предусмотрены. Однако на «Астрахани» водолаз есть.

Горестно размышляю — и вижу, как с кормы кто-то прыгнул в воду.

— Что за кавардак на корме?! — кричу в переговорную трубу.

— Это машинист Башкирцев вместо водолаза нырнул очищать винт! Прихватил с собой боцманский нож…

— Чем нырять с борта, откройте в кормовом минной погребе лацпорт (так называется люк для сбрасывания мин с нижней палубы), спустите шторм-трап или беседку, чтобы легче было работать!..

Что ни говори, а Башкирцев толковый младший командир…

Работа по очистке винта хоть и медленно, но продвигалась. А тем временем «Астрахань» уже почти заканчивала выборку своих мин. Я спустился в минный погреб и наблюдал за работами. Сквозь открытый люк слышу голос рассыльного:

— Товарищ командир, семафор!

— Читай.

— «Командиру. Могу прислать водолаза. Марин».

— Пиши: «Командиру „Астрахани“. Благодарю за товарищескую помощь, заканчиваем своими силами. Андреев».

Наконец-то винт очищен. Но сорок минут улетело безвозвратно. И все по моей вине. Сам учил людей, как лучше работать, а гут…

Залюбоваться можно, как экипаж трудится, стараясь нагнать упущенное командиром. Да, с такими ребятами можно хоть в огонь, хоть в воду. А это в нашем военном деле самое главное.

«Астрахань» тем временем начала тралить, — видимо, потеряла мину.

— Сигнальщик! Семафор на «Астрахань»: «Командиру. Могу выслать две шлюпки с тралом. Андреев».

И тотчас получил ответ: «Когда выберешь мины, присылай. С благодарностью. Марин».

Соперники соперниками, а жили мы дружно.

К концу кампании наши показатели были не ниже, а даже чуть выше, чем у других кораблей.

Необычное задание

В тридцатых годах, да и в начале сороковых, на Дальнем Востоке было тяжеловато с овощами, а их требовалось все больше и больше. Флот, как и край в целом, продолжал бурно развиваться. Некоторые его части дислоцировались в самых отдаленных районах, снабжение которых шло только морем. Перевозками продуктов, строительных материалов, техники занимались суда торгового и рыболовного флота, но они снабжали в основном гражданские организации и армейские части. На флоте же своих транспортов не было, кроме «Самоеда», судна американской постройки времен первой мировой войны. Одно это судно, естественно, не могло справиться со всем необходимым флоту объемом перс-возок.

В один из осенних дней, уже холодных и пасмурных, рассыльный передал мне записку. Читаю: «Товарищ Андреев, прошу прибыть, если возможно, то не задерживаясь. И. Прошкин». Если уж сам командир Главного военного флота Иван Егорович Прошкин с нарочным записку прислал — значит, дело спешное.

До здания Главвоенпорта добрался быстро и сразу к Прошкину.

— Не ждал, не ждал, что так скоро прибежишь. Ну, как поживаешь? Отхлебнув из стакана крепкого чаю, Прошкин перешел к делу. — Дня через три-четыре прибудет эшелон с картошкой. Куманин из Совгавани требует, чтобы ему скорее подавали овощи, иначе они могут померзнуть. В торговом флоте никаких транспортов нет. Придется использовать твой «Теодор Нетте», благо он стоит у стенки и сумеет быстро выполнить все предварительные работы. Подумай, куда бы ты мог принять эшелон картошки.

— Никуда, кругом мины.

— Это ты мне брось! В четвертом трюме между коридором вала и бортом есть пространство высотою в три метра. Но этого мало. Требуется еще площадь. Подумай…

— Твиндек четвертого минного погреба… И опять мало. Придется занимать еще и третий погреб.

— Вот это уже дело.

Иван Егорович при мне переговорил по телефону с Викторовым и получил у него разрешение использовать «Теодор Нетте» для перевозки картошки, после того как он сдаст мины и выполнит все предварительные работы.

— Как только через штаб получишь указание, товарищ Андреев, не медли. Я понимаю, конечно, что ребятам с картошкой

возиться не радость, да и потом, чтобы привести корабль в порядок, придется много потрудиться. Так ты со своим замполитом растолкуй команде, что и почему. Моряки — народ понятливый.

— Один Баляскин растолкует «на все сто», да и я все же кое-что умею. А ты, Иван Егорович, помог бы нам с теплым обмундированием. Прошлую зиму прозимовали, имея на весь корабль пять пар валенок и столько же старых полушубков. Люди круглосуточно несут вахту у орудий. Сигнальщикам, вахтенным тоже нужно теплое обмундирование… Может, и для Баляскина какой ни на есть регланишка найдется?

— Я думал, ты запросишь такое, что хоть самому раздевайся… Вот сдашь мины, придешь к стенке порта и получишь полностью все, что положено для верхней команды. Постараемся что-нибудь и твоему Баляскину найти. Ну, ни пуха ни пера!

Я рассказал Баляскину о предстоящей работе.

— Ну что ж, командир, нам не привыкать, — спокойно сказал замполит. Всякое приходилось возить. И картошку довезем. Да не куда-нибудь, а в Советскую Гавань, самую красивую в Приморье…

Часов за двенадцать до отхода к нам на корабль явилась группа летчиков. Старший представился и вручил пакет. В нем было сказано: группу принять на борт, высаживать в пунктах, которые укажет старший.

…Подошли к первой бухточке. Гудели, гудели, а на берегу никакого внимания — не высылают плавучих средств, как положено в таких случаях. Пришлось спустить на воду шлюпку. В нее сели четверо летчиков со своим багажом и наши гребцы. Шлюпка отвалила и лихо пошла к берегу. Сигнальщик не спускал с нее глаз. И вдруг докладывает:

— Шлюпка перевернулась и болтается вверх килем! Вскоре шлюпку выбросило на берег, к счастью, не скалистый, а галечный. Оставалось одно — послать вторую шлюпку. Старшине шлюпки Коваленко я успел только крикнуть: «На берегу накат от волны большой!» Подгонять людей не было нужды, гребли что на хорошей гонке.

Ребята оказали помощь «потерпевшим», помогли летчикам перетащить вещи поближе к жилым домам, и обе шлюпки возвратились на корабль.

Чем больше я думал о случившемся, тем острее ощущал собственный промах. Как обычно в минуты огорчений, я ушел в укромное местечко, на нижний мостик, что рядом с ходовой и штурманской рубками. На корабле все эту мою привычку знали и в таких случаях деликатно молчали…

В следующий пункт — Самаргу — мы прибыли чуть ли не на исходе светлого времени. Место знакомое, смело стали на якорь близко к берегу. Не успели погудеть, смотрим: к нам уже бежит хлопотливый катерок. Бойко подошел к правому трапу. На борт поднялся директор промысла.

— Ба, кого я вижу! Вот это встреча! А я иду и думаю: что за корабль? Оказывается «Теодорушка» — спаситель рыбацких душ…

Действительно, во время одного из учений, в котором наш корабль традиционно обозначал силы «противника», далеко от берега мы обнаружили полузатопленную со сломанной мачтой шхуну. На ней оказалось пять рыбаков из Самарги. Во время шторма их унесло в море. Мы обнаружили рыбаков, подняли их на борт, накормили, переодели, дали поспать и доставили в Самаргу. Что тут особенного? Закон морского братства требует оказывать помощь потерпевшему. Мы уж и забыли об этом происшествии. А рыбаки помнили…

Взяв с собой четырех летчиков и их имущество, директор промысла попросил:

— Сделай милость, не уходи, пока я не приду еще раз на катере. Не то навек обидишь.

И что бы вы думали — возвратился до ужина, да еще с дарами. Рыбаки просили передать команде бочку с соленой кетой, мешок копченых спинок горбуши и восемь ящиков рыбных консервов. Как я ни возражал, ничего не помогло…

В Советской Гавани с картошкой вначале мучились. Насыпали ее в мешки, а их грузили на любые плавучие средства. Темпы были, конечно, низкие. Но и тут выручила народная смекалка. Решили подвести кунгас вплотную к кормовым лацпортам, из четырех досок сделать желоб и засыпать в него картошку лопатами. Дело пошло, да как быстро…

Только мы собрались отмыть корабль от картофельной грязи, а команде дать денька два отдохнуть, как к нам прибыл командир базы М. Ф. Куманин. Он поблагодарил нас за привезенную картошку и рассказал, что некоторые приморские районы из своих скромных запасов в порядке помощи флоту выделили некоторое количество овощей, а вывезти их нечем.

— Одна надежда — на ваш корабль… — заключил. Куманин.

Пригласил Баляскина, посоветовались и решили дать команде помыться, немного отдохнуть и часиков через семь выйти в море.

Вышли в поход в три часа. Команду, кроме баковой и машинной, не тревожили. Ночь выдалась хорошая, тихая. По всему небосводу зажглись яркие звезды.

Идем вдоль побережья. На рассвете стала видна вся прелесть мысочков, бухт и бухточек, утесов и сопок. Дышим каким-то особенным ароматом, принесенным с берега. Первозданность природы, необычайно сложные сочетания цветов, контуры обрывистых утесов и мысов производили сильное впечатление.

Уже теперь, на склоне лет, могу твердо сказать: кто с моря берегов не видел, тот настоящей красоты не познал. Эта красота приносит человеку радость и душевную успокоенность, особенно после шторма. Сколько я ни плавал, но ни разу не замечал, чтобы люди, умеющие ценить природу и любоваться ею, могли быть грубыми…

Давно пройден маяк Золотой, а нам хода еще не менее четырех часов. В конце концов подошли. Малюсенькая бухточка, на берегу — веселый ручеек и всего с десяток домов. Послали шлюпку. Обратно она возвращалась, сильно осев в воду. Неужели течь? Оказалось, что шлюпка загружена до краев мешками, кошелями из дерюг и даже наволочками с картошкой.

Командир шлюпки доложил, что жители собрали все, что могли, хотя у них самих не густо, и просили передать эту картошку детскому саду.

Картошку перенесли на твиндечную палубу, уложили, а между кулями кто-то засунул кусок доски с надписью: «Детскому саду».

…Пять суток ведем сбор овощей. Вот и последняя бухта — Гросевича. Тут предстоит самая большая погрузка.

— Как ты думаешь, командир, пока картошку с берега доставят, не сходить ли мне с ружьишком побаловаться? Уж очень места здесь любопытные, — сказал мне Баляскин.

— Правильно, утоли свою страсть. Быстренько надевай охотничьи доспехи и начинай с устья речушки, вон в том углу залива…

Баляскин ушел, а вскоре прибуксировали большой кунгас, поставили его к левому борту. Картошка — россыпью. Пришлось с ней повозиться… Боцман Васильев предложил мягкую сетку из манильского троса с внутренней стороны покрыть старым брезентом, чтобы картофель не проваливался. Это помогло делу.

Когда подошел последний кунгас с овощами, председатель колхоза с тревогой сообщил нам, что в срочной медицинской помощи нуждается молодая женщина, которой предстоит впервые стать матерью. Он очень просил взять женщину с собой и доставить ее в больницу.

Мы с готовностью откликнулись на его просьбу в приняли на борт необычного пассажира.

Скоро сниматься с якоря, а Баляскина все нет. Наконец-то

видим на берегу его долговязую фигуру. Послал за ним шлюпку с дежурными гребцами. По трапу Сергей поднимался без трофея, а вид у него был счастливого человека.

— Ну, командир, насмотрелся я такого, чего никогда в жизни не видел и в книгах не читал. Без отдыха пять часов шагал. Отдышусь, поем, тогда уж расскажу всем, непременно всем!

— Мы тут тоже не дремали. Скоро, быть может, крестным отцом станешь…

Позже, уже во Владивостоке, Баляскин обо всем увиденном на речушке, впадающей в бухту Гросевича, написал увлекательный рассказ «Сильнее смерти» — о том, как кета, отметав икру, погибает.

Вышли из бухты. Курс корабля проложили по самому кратчайшему пути. Минут через сорок из машинного отделения доложили, что готовы дать самый полный ход. Я ответил согласием. Всем — и кочегарам и машинистам — хотелось чем только можно помочь роженице.

Не успели в Совгавани стать на якорь, как к кораблю подошел катер. На борт поднялись несколько медиков. Одни пошли к роженице, другие — в кают-компанию, по боевому расписанию операционную. Черноволосый, худощавый, с небольшой бородкой врач отдавал четкие распоряжения, из которых было видно: корабль для него — родная стихия.

Врачи единодушно пришли к выводу: роженицу необходимо немедленно эвакуировать в госпиталь. Стало как-то тревожно за судьбу женщины… А утром принесли бланк семафора:

> «Командиру. Ваша пассажирка и ее дочь в полном здравии. Опоздай вы на два часа, исход мог быть совсем другим. Большое спасибо вам, всей команде.
>
> Ваш доктор».

Испытание

Декабрь. Северо-западный ветер дует, сил не жалеючи. Мороз если не все — 20°, то близко к этому. Еще ночью получено приказание оперативного дежурного штаба флота утром следовать в одну из бухт для снабжения подводников пресной водой.

В те годы пресная вода, особенно зимой, была для всех одной из самых мучительных проблем. Во Владивостоке от «Минного пруда», сооруженного еще в царское время на территории бывших минных складов, был проложен водопровод. Но сейчас эту водопроводную магистраль переключили на нужды гражданских ведомств.

Воду во Владивосток возили даже японские транспорты. Советские суда пресную воду доставляли из бухты Витязь, расположенной в заливе Посьет, южный берег которого граничил с Кореей.

В распоряжении флота оставался только пруд, сооруженный некогда военно-морским ведомством и перешедший по наследству Тихоокеанскому флоту. Это было единственное место, где военные корабли могли пополнять свои запасы пресной воды. Именно поэтому едва ли не самым первым там был сооружен небольшой бетонный пирс на сваях.

…Стоим у причала в бухте Малый Улисс, носом к берегу. Бухта замерзла так, что у борта корабля толщина льда двенадцать — пятнадцать сантиметров. Просим помочь ледоколом. Давно уж надо выходить, а ледокол «Хабаров» так и не появился. Обкололи лед вдоль обоих бортов. Толку никакого. Вот оказия! Не можем сдвинуться с места. И тут свисток переговорной трубы.

— Разрешите при проворачивании машины на передний ход немного увеличить обороты.

— Раз нужно, разрешаю.

Машина заработала согласно телеграфу «малый вперед». Лед метров на восемь поломали. Ставлю телеграф «вперед средний». С кормы сообщают: лед сломан метров на пятнадцать — двадцать.

Отдали швартовы, дали «малый задний ход». И чудо свершилось. Корабль двинулся кормой вперед. Потом последовали команды: «Полный вперед!», «Малый назад!» и опять «Полный вперед!».

И я и вся верхняя команда в радостном удивлении. Хоть и не прямым курсом, но корабль к выходу из бухты все же приближался без буксира и ледокола.

Скажи мне кто-нибудь раньше, что одновинтовой корабль может во льду двигаться задним ходом, я посчитал бы это шуткой. А тут мы из замерзшей бухты выбрались таким способом в пролив Босфор Восточный.

На чистой воде ложимся на курс к острову Аскольд. Ветер попутный, льдов в пределах горизонта не видно. Выбираясь из бухты, мы потеряли более трех часов. Надо сокращать путь и идти проливом, оставляя Аскольд справа. Пришлось изменить курс. А тут новая напасть — шуга. Чем дальше идем — тем она все плотнее. Скорость уменьшилась наполовину. Дальше пошло совсем худо. Машина работает на полных оборотах, а корабль стоит.

Пробую задним ходом выбраться — все бесполезно. Завязли в шуге, которая, как вата, обняла и зажала. Пробуем лотом измерить глубину. Лот уходит в шугу на четверть, а дальше пробить ее не может. Завязли… Теперь все будет зависеть от того, куда нас понесут ветер и течение.

Через час становится ясно: несет на камни Унковского либо на кекур возвышающуюся из воды конусообразную скалу. Утонуть, может, и не утонем, но корабль поломаем… И во всем опять виноват я сам. Ведь сигнальщик-помор предупреждал, что шуга опасна… Спустился я на нижний, закрытый от ветра мостик. Мечусь, что зверь в клетке, курю трубку за трубкой. И тут слышу взволнованный голос вахтенного начальника:

— Товарищ командир, за мигалкой вдоль острова Путятина и у пяти кекуров чистая вода шириной почти полмили!

Смотрю: действительно, вот она, желанная чистая вода… Командую:

— Право руля, держать полкабельтова вдоль края шуги. Штурман, чаще определять наше место!

Сам взял пеленга, проложил. Место и курс получились очень близко к береговой черте и особенно — к кекурам. Так раньше мы никогда и не хаживали. Если бы я, будучи флаг-штурманом, увидел такое на каком-нибудь корабле, учинил бы разнос и штурману и командиру. А сейчас иду, да еще радуюсь… Однако пока, кажется, рановато… Идем прямо на самый южный кекур. Надобно повернуть вправо, да там шуга, из которой только-только выбрались. Идти, прямо — значит, носом таранить кекур!.. Из одной беды выбрались и тут же в другую попали!

Пришлось скомандовать:

— Право на борт! Координат шестьдесят градусов. При этом маневре корабль на некоторое время вошел в кромку разреженной шуги. А с южным кекуром мы разошлись почти на расстоянии рукопожатия.

В нужную бухту пришли поздно. Швартовались, освещая пирс сигнальным прожектором. Иного не было ни у нас, ни у подводников, которыми командовал самый молодой на Тихоокеанском флоте командир бригады Г. Н. Холостяков.

Бухта ото льда была свободна, и мы, учитывая опыт, ошвартовались кормой к берегу. Прибыл начальник штаба бригады подводных лодок — узнать, сколько мы можем дать воды. Доложил. Неожиданно в каюту ворвался однокурсник Николай Ивановский — теперь командир подводной лодки. Обнялись: не виделись с момента окончания специальных курсов.

— Слушай, Володя, выручи! Ржавеют механизмы. Кругом сырость — хуже, чем под водой. Дай краски, чтобы покрасить хоть самое главное.

Тут же вызвал боцмана Васильева. Спрашиваю, сколько у нас имеется краски, чем можем помочь подводникам.

Я знаю, как трудно боцману, любящему свой корабль, расстаться с самым драгоценным, от чего весь вид корабля зависит, расстаться с запасами накопленной краски. Боцман любил корабль, на котором служил, потому и был рачителен до предела. Тем более что старый корабль требовал большого ухода.

— Васильев, а ты на подводных лодках бывал?

— Ни в жизнь.

— Слушай, Коля, — обратился я к Ивановскому, — вызови своего боцмана, пусть он Васильеву твою лодку покажет по-настоящему.

Николай сразу смекнул, в чем дело, вышел на палубу и свистнул в два пальца. Вот уж не ожидал от него такого.

— Послушай, что это за новый вид корабельной связи? — удивился я.

— Вот и видно, что и ты, вроде своего боцмана, подводную лодку знаешь только понаслышке: когда работают дизеля, кроме свиста и жестов руками, никакая другая связь не годится!

Боцмана наши ушли на подводную лодку, а мы с Ивановским остались в каюте, сидим, вспоминаем годы морского младенчества.

Первым в каюте появился Васильев:

— Понял я, товарищ командир, что на флоте нет службы труднее, чем у подводников. А насчет краски не беспокойтесь — все сделано по-братски. Сколько могли, столько и дали. Подводники довольны.

К вечеру второго дня сдали подводникам воду. За это время в нашей бане помылись и наши краснофлотцы и подводники. Ребята беседовали между собой, находили земляков. Все вместе посмотрели кинокартину, обменялись кинолентами. Подводники

были рады-радешеньки.

Ведь тогда на южном берегу этой бухты, кроме нескольких наскоро сделанных пирсов и немногих зданий, ничего не было! А на северном берегу были разбросаны дашь деревянные домики небольшой деревеньки…

И лет-то с того времени прошло чуть больше сорока, а какие сказочные перемены произошли в Приморском крае!

Туманы, чтоб вас!

Сколько ни плавал, а туман, по-моему, самое неприятное для моряка. Днем ничего не видишь, а ночью и того хуже. Все промокает насквозь, вещи покрываются плесенью.

Теперь, имея средства радиолокации, входить в бухту Золотой Рог, в залив Стрелок, да и в любое другое место, и выходить из них — проще простого. А в те годы нам пришлось изрядно натерпеться. Хотя за все время существования нашего соединения не было ни одной навигационной аварии или столкновения, но плавание в тумане изматывало людей.

…Стояла середина лета. Туман — плотней не придумаешь. Под руководством Викторова идет очередное флотское учение. Как всегда, все пять минных заградителей изображают «противника». Викторов держит свой флаг на «Томске». За ним следуют «Эривань», «Астрахань», «Теодор Нетте» и «Ворошиловск». Запас хода у каждого — всего четыре-пять оборотов гребного винта в минуту, и вот извольте при этом соблюдать заданную дистанцию! Чуть отстал — нагонять будешь часами.

На учении нас должна найти авиация, будут атаковать развернутые в море подводные лодки, торпедные катера и, наконец, по нас будет бить артиллерия береговой обороны.

Торпедным катерам «Г-5» с дюралевыми корпусами, обладавшим в то время самой большой скоростью из всех видов надводных кораблей, приходится совсем туго. На них нет никаких средств наблюдения. Стоит только прибавить обороты моторов, как вообще ничего не слышно. Чтобы найти противника, приходится прочесывать море, идя гребенкой: зубья — сами катера. На волне при скорости ветер бьет так, что никакие шлемы не помогают, стоять можно только спружинив ноги.

На подводных лодках того времени имелись шумопеленгаторы типа «Марс». С такими-то несовершенными средствами требовалось в назначенном квадрате найти и атаковать «противника»!..

На самолетах тоже трудно. Какое же острое зрение, какую наблюдательность нужно иметь летчикам, чтобы по едва заметным признакам найти морскую цель? А они успешно искали и находили. Мало того, еще и наводили силы флота для нанесения удара.

Мы много и часто плавали в тумане. И естественно, стремились сделать такое плавание безопасным. Для этого мы стали применять большие тральные буи, которые имели

электролампы, действующие от аккумуляторов, находившихся внутри корпуса буя. Сначала мы применяли такие буи на своем корабле, а патом вооружили ими и остальные заградители.

Каждый корабль буксировал буй на тросе, длиной до двухсот метров. Задача корабля, идущего сзади, заключалась в том, чтобы не выпускать этот буй из виду и следовать за ним. Чтобы удерживать буй в пределах видимости, днем и ночью освещали его своим сигнальным прожектором. Такой способ сохранения своего места в строю во время тумана у нас вполне утвердился.

…Сегодня на учении идем в самую дальнюю назначенную точку, откуда двинемся уже «противником». Миновали маяк Скрыплев, поставили свои туманные буя и идем в строю кильватера, давая согласно международным правилам, через определенные промежутки времени гудки, чтобы избежать столкновения. Каждый корабль гудит на свой лад — кто басовито, кто тонко. От этих звуков тоска берет.

Ночь уже давно вступила в свои права. Викторов вышел на ходовой мостик и все чаще стал поглядывать за корму «Томска». Наконец он не выдержал:

— Вот уже пятнадцать минут наблюдаю, как «Эривань» свой прожектор держит в одном и том же положении, что-то освещая на воде. Запросить сиреной, что случилось.

Надо сказать, что в тумане, за неимением других средств связи, военные корабли осуществляли ее паровой сиреной, пользуясь азбукой Морзе.

Комбриг Васильев доложил Викторову о нашем нововведении — туманных буях, придуманных для облегчения плавания в тумане.

— Введение введением, — сказал Михаил Владимирович. — Может быть, в нем и есть свой резон, но подводные лодки и торпедные катера о ваших изобретениях не знают. Прорезая строй, подводные лодки могут погнуть перископы, а торпедные катера, напоровшись на буксирные тросы — и вовсе изуродовать себя… Поэтому, как только придем в точку, все эти туманные буи убрать.

Вскоре мы на «Теодоре Нетте» прочитали сигнал: «Убрать буи до пятидесяти метров». А через некоторое время вновь с «Томска» сиреной передают: «Туманные буи убрать». Легли курсом к берегу.

Ночью слышали гул самолетов. Около девяти часов утра с левого борта шум дизелей. Минут через пятнадцать с «Ворошиловска» передали сигнал, обозначающий, что он видит подводную лодку на северо-востоке.

Идем по позициям подводных лодок. Туман временами

приподнимается метров на двадцать. Следуем за «Астраханью». Кажется, вот-вот толкнем ее носом в корму. Значит, расстояние между нами метров тридцать — сорок. Флагман меняет курс, наша задача не упускать из виду корму впереди идущего — и вдруг:

— Правый борт шестьдесят — подводная лодка. Действительно, видна рубка всплывающей подводной лодки. По существующим на учении правилам это означает, что она атаковала. Какой корабль был атакован — установит посредник. Посмотрел я в бинокль и увидел номер лодки. Вот так встреча! Это лодка, которой командует Михаил Клевенский, мой однокашник по училищу, толковый подводник…

Приближаемся к району действий торпедных катеров. Народ па них отчаянной смелости. Тут уж жди атак с любого направления несколькими, группами. Ориентироваться в тумане трудно — то носа своего корабля не вижу, то вдруг прояснится метров на сто.

— За кормой шум торпедных катеров, — доложил наблюдатель.

И в самом деле, появилось звено катеров, стреляют сигнальными ракетами. Так они обозначают атаку. Головной проскочил между нами и «Ворошиловском», второй отвернул вправо от атакованного корабля всего метрах в тридцати.

Флагман после этого эпизода изменил курс градусов на тридцать пять серок. Не прошло и получаса — новая атака: сначала одиночными катерами, а потом группами. Просто удивительно, как они нашли наш отряд, как сумели не только слаженно атаковать, но и уклониться после атаки по всем правилам морского искусства. И что особенно важно — в тумане не налететь друг на друга!..

После атак торпедных катеров курсы нашего отряда по приказанию Викторова располагались так, чтобы дать возможность береговым батареям проявить себя. К полудню туман приподняло от воды метров на тридцать.

Я, как и многие другие моряки нашего соединения, принимавшие непосредственное участие в строительстве береговых батарей, приближенно знал, на какой высоте от моря они расположены. В моем представлении их посты наблюдения и дальномеры были закрыты туманом. На разборе же выяснилось, что артиллеристы изловчились: придумали такие усовершенствования, при помощи которых видели цели и вели немую стрельбу, прокладывая курс цели на планшетах. Услышать это было радостно: выходит, не зря все посланные на строительство объектов уплотняли бетон, топая ногами (иных

способов в то время не было)… Люди вернулись в опорках, сапоги разбили вдрызг, но довольные тем, что «отгрохали» такие мощные сооружения…

…Нам дали новое задание: принять воинскую часть с артиллерией, обозом, всем прочим имуществом и перебросить ее из Тетюхе в залив Ольга. Для нас это дело привычное — на каждом флотском учении принимаем и высаживаем десант.

Приемка воинской части с пристани Тетюхе прошла гладко. Помаялись только с артиллерийскими лошадьми. Переход небольшой — около девяноста миль, поэтому решили для коней сделать лишь легкие ограждения. Воинские подразделения расположились на верхней палубе, спардеке, некоторые — на нижней палубе в кубриках. По всему, видно, прибывшие красноармейцы на кораблях прежде не бывали, по морю еще не плавали.

Штурман сделал предварительную прокладку курсов. Я, как всегда, проверил расчеты, проложенные курсы и утвердил их. Отошли от причала, легли на назначенный курс и пошли восьмиузловым ходом.

Чем дальше от Тетюхе, тем плотнее туман. Стали давать гудком туманные сигналы. Давали их с короткими промежутками и неизбежно вызывали у наших пассажиров недоумение, а то и беспокойство. Пришлось им разъяснять, что в тумане каждый корабль гудком дает знать, где он есть, чтобы корабли могли разминуться, не столкнувшись.

Отобедали. Командир части поднялся на мостик. Разговорились. Он рассказывал мне о рудниках, где добывают свинец, о великолепии здешней природы, обилии цветов и о том, что места тут ох как богаты пчелиным медом…

— Товарищ командир, время поворота на вход в залив Ольга! — докладывает штурман.

— Ложитесь на курс. Вызвать боцмана, стравить полторы смычки правого якоря. Ход уменьшить до среднего.

Этим предосторожностям при подходе к берегу нас научили капитаны пароходов, которые передавали нам суда от торгового флота.

Командир воинской части в заливе Ольга не бывал. Я ему рассказываю о нем, а у самого появилось чувство какой-то смутной тревоги… Туманный сигнал маяка Чихачева должен быть слышен чуть правее носа корабля, а его не слышно вовсе. Идем еще полчаса, а колокола все нет и нет…

— Дать малый ход!

Не прошло и трех минут, как прямо по носу, совсем близко, огромной белой стеной выросла каменная гора. Туман как

обрезало. Солнце светит ярко, освещая мыс. Вода у мыса удивительной прозрачности…

— Право на борт, самый полный ход!

Нос корабля резко пошел вправо, а корма на циркуляции все ближе и ближе к береговой черте… Ничего уже больше сделать нельзя. Одна надежда — может быть, удастся не задеть винтом и рулем отлично видимые подводные камни…

На мостике все замерли, затаили дыхание. Кажется, вот-вот авария… Когда корабль лег на обратный курс, люди с облегчением вздохнули, а я мог лишь произнести:

— Малый ход. Лево руля, идти вдоль кромки тумана в залив.

Ошвартовались к причалу бухты Тихая. Воинскую часть высадили удачно.

После этого случая мы со штурманом еще очень долго ломали голову над тем, как и почему такое могло произойти, но до истинной причины так и не могли докопаться. Видимо, не учли какого-то попутного течения. И опять я поругал себя: вместо разговоров с командиром воинской части, надо было самому почаще работать с картой! Кроме того, я не принял всех мер безопасности при подходе к береговой черте, не учел совета дальневосточных капитанов. А они говорили: идешь вдоль берега — дай продолжительный гудок, включи секундомер, услышишь эхо — заметь время. Так ты будешь знать, на каком расстоянии от берега идет корабль…

В кают-компании собрал командный состав и все откровенно рассказал. Нелегко говорить о своих ошибках, но, если командир сам в них признается, команда во всем будет ему доверять и уважать его будет.

…Вторая половина лета. На корабль приняты войска. Их надлежит скрытно высадить на западный берег острова Попова, где расположен рыбный завод. На такие задания «Теодору Нетте» везет…

В светлое время вышли из Владивостока курсом на остров Аскольд, а с наступлением темноты резко изменили курс, чтобы, пройдя самым широким проходом между островами, подойти к маяку Брюс, расположенному на южном, совершенно отвесном, базальтовом, очень приглубом мысу. Брюса, при входе в залив Славянский.

Еще до ужина заметил, что латунные поручни трапов, латунные части компаса стали слегка влажными, как вспотевшая рука человека. Это верный местный признак того, что через шесть — восемь часов туман закроет все море.

Так оно и вышло. Идем в сплошном тумане, курсом на маяк Брюс. По нашим со штурманом расчетам, до точки поворота от

мыса Брюса на остров Попова хода более часу.

— Прямо по курсу звук колокола, — докладывает впередсмотрящий, ведущий наблюдение на баке у форштевня.

Штурман и я засекаем секундомерами промежутки между сигналами колокола. Все точно так, как на маяке Брюс…

: — Малый ход. Замерить глубину лотом Томсона.

Увы, по лоту судить о месте корабля трудно, так как глубины примерно одинаковы и в проходе между островами, которым, мы сейчас, идём, и у самого мыса Брюса…

Звуки туманного колокола слышны все яснее.

— Машину на стоп.

Все находящиеся на мостике внимательно слушают. Колокол в тумане звонит все так же. Продолжая следовать прежним курсом, неизбежно будем таранить мыс Брюса… Если наше счислимое место неверно, а колокол мы слышим, тогда нужно повернуть вправо и следовать к острову Попова, но при этом возрастает опасность выскочить на какой-нибудь из островов гряды… Что делать?!

Есть на море мудрейшее правило: если неясна обстановка и возможна авария, становись на якорь! Так и поступили. В тумане, согласно правилам, отбиваем сигналы корабельной рындой (колоколом). Нам вторят все те же сигналы и в том же направлении.

Никто с мостика не сходит. Главная машина в прогретом состоянии. Скоро рассвет. Впередсмотрящий докладывает:

— Прямо по носу парусная шхуна, дистанция один кабельтов.

Смотрю в бинокль. Действительно, парусная шхуна советских рыбаков корейцев, и именно на ней кто-то бьет по котлу точно так, будто звонит колокол на мысе Брюса. Такое нарочно не придумаешь!.. Снимаемся с якоря и даем полный ход.

— Капитана, ходи не надо, капитана, ходи не надо!.. — кричат со шхуны.

Прошли почти вплотную с шаландой и только тут увидели поплавки рыбацкой сети. Командую:

— Стоп машина. Осмотреться за кормой.

С кормы поступил доклад: «Сети прошли, винт и руль чистые».

Туман еще немного приподняло, и мы увидели разбросанные по всей ширине межостровного района несколько десятков рыбачьих шхун с поставленными сетями для ловли иваси. Вертимся, как можем, между рыбацкими сетями, чтобы не повредить их и не лишить рыбаков орудий труда.

Вот и получилось, что десантников вместо ночи высадили в светлое время…

После этого происшествия навели в заливе должный порядок: определили районы для добычи рыбы, наладили оповещение.

Не взяли

Наступила осень. Изводящие мореплавателей, месяцами не прекращающиеся туманы сгинули. Осенняя пора — самое благоприятное время для изучения берегов Приморья. Такой поход задуман командованием, и все минзаги, в том числе и наш «Теодор Нетте», к нему готовятся: пополняют запасы угля, продовольствия и всего того, что может понадобиться. Я со своим командным составом провел уже не одно занятие на картах и с лоциями, изучая районы предстоящего похода.

Хотя официально и не доводили до сведения команды, куда и зачем идем, но и на сей раз «баковый вестник» сработал безукоризненно: фактически о предстоящем походе знали все. Да и как не узнать, если дополнительно приняли несколько десятков мешков ржаных сухарей, механики получили какие-то детали на техническом складе, а корабельный лазарет пополнил запасы медикаментов. Баляскин на кинобазе достал новые кинокартины, в краеведческом музее интереснейшие материалы. Одним словом, все и вся готовились к большому совместному походу. Однако нашему «Теодору Нетте» участвовать в нем не довелось. Накануне похода меня вызвал к себе на «Томск» Басистый и объявил:

— Все минзаги завтра после подъема флага идут в поход, а ваш «Теодор Нетте» остается в базе.

Такая весть просто ошеломила.

— Как так? — взорвался я. — Почему? Что я скажу команде?

— Команде скажете, что оставлены для обеспечения боевой готовности базы. Этим всему экипажу оказано особое доверие, — невозмутимо парировал Николай Ефремович.

Ушел от Басистого в расстроенных чувствах и сам не заметил, как поднялся на вершину сопки Голубиная падь, с которой видно не только бухту Золотой Рог, пролив Босфор Восточный, но и Уссурийский и Амурский заливы. Разделяет их гряда островов Римского-Корсакова… Панорама всего залива чрезвычайно красива, а острова гряды выглядят такими-то исполинами, вылезшими из воды понежиться на солнышке. Присел на камень на самой вершине, подымил вдосталь трубочкой. Поостыл, налюбовавшись природой, и возвратился на корабль. Пригласил к себе Баляскина и все ему подробно рассказал.

— Что пригорюнился — вижу, а что надумал — сам скажи.

— Вот что, дорогой комиссар, есть у меня одна думка — не торчать во Владивостоке, а перебраться в залив Славянский. Ведь из всего плана боевой подготовки у нас осталась невыполненной только стрельба по берегу, то есть по острову Желтухина,

который всего в нескольких милях от Славянки. Пойдем и отстреляем, а затем в Славянке проверим организацию постановки всего запаса мин, используя все четыре поста. Я сейчас слетаю в штаб флота к флагманскому минеру флота Эйсту. Он человек толковый. Минный запас мы все равно хоть маленькими порциями, но проверяем фактической постановкой. Уверен, Эйст доложит начальству и мы получим разрешение.

— Ну что ж, командир, тебе виднее…

Корабли ушли. У стенки остался только «Теодор Нетте» да два тральщика, проводившие планово-предупредительный ремонт.

К девяти часам утра я пошел в штаб флота. Не знаю почему, но шел бодро, уверенный в том, что испытание разрешат. И все же не без некоторого трепета постучал в дверь кабинета флагманского минера флота. Эйст — эстонец, человек уравновешенный, степенный, рассудительный. Он никогда впопыхах не ответит, прежде все досконально продумает, взвесит… В своих требованиях флагманский минер был строг, но справедлив.

Эйст жестом пригласил меня сесть и тут же спросил:

— С чем прибыл беспокойный командир?

Он очень внимательно выслушал все, о чем я доложил.

— А вы представляете, какая адова работа ложится на плечи «теодоровских» минеров? Ведь не десяток, а несколько сотен мин нужно обработать — да так, чтобы на складе они могли храниться в должном состоянии годы!

— Наши мины. Нам их в боевых условиях, ставить. Минеры у нас мастера, а их командир Пехарев просто профессор…

— Ну что ж, дело вы задумали интересное и нужное. Пойду к начальству доложу, а вы подождите в моем кабинете. — С этими словами Эйст ушел.

Вернулся флагманский минер почти через час, но с хорошей вестью постановку разрешили.

— Действуйте, только без торопливости и рекордов. В таком деле нужна строгая, продуманная организация, — напутствовал меня Эйст.

Поблагодарил флагманского минера и чуть ли не бегом пустился на корабль. А там — сразу к Баляскину.

— Все затвердили. Самому Викторову докладывали. Дал «добро», но предупредил, чтобы не горячились. Как только команда пообедает, перейдем к минному складу, там соберем людей и поставим задачи.

Все прошло, как задумали. Отстрелявшись по берегу, пошли в залив Славянский, к месту минной постановки.

Минеры и запальные партии колдуют над минами, которыми забиты нижняя и верхняя палубы, а на корме стоят артиллеристы с готовыми для сбрасывания минными вешками. Наконец раздалась команда:

— Начать постановку!

На корабле только и слышно:

— Правая!..

— Левая!..

На мостик идут доклады:

— Поставлено пятьдесят!.. Сто!.. Двести!.. Грохочут паровые лебедки, подающие мины из погребов. Люди, занятые раскаткой мин, явно не справляются. Им на помощь приходят зенитчики, пулеметчики, даже те, кто выделен в аварийные партии. Мины летят за борт строго через назначенное число секунд.

Постановку закончили вовремя. Развернувшись, идем малым ходом вдоль линии мин. Убедились, что все буйки плавают — значит, все мины поставлены. Стали на якорь. Теперь уже сам Пехарев должен, точно определить, правильно ли стала на заданную глубину каждая мина, и точно установить местоположение всей линии, которая перекрыла всю бухту. Дан отбой боевой тревоги. Все спешат на бак перекурить. Настроение у команды приподнятое.

День выдался на загляденье погожий, на воде гладь. Лучшую погоду для выборки мин и не придумаешь. Но людям после такого тяжелого труда надо дать отдохнуть. Решили выборку мин начать на утренней зорьке. Всему личному Составу было объявлено: побудка в пять, команде — горячий завтрак за счет экономических сумм.

Возвратившийся Пехарев доложил: мины стали хорошо, по штурманской части полный ажур.

Утром начали выборку мин. В работе никого понукать не приходилось. Еще вчера на сборе результаты замеров минной линии были объявлены всем. Каждый знал: нормативы приготовления мин хотя и на несколько секунд, но перекрыты.

Подача мин через коридоры кают командного состава была чрезмерно трудной и могла сорвать темп постановки. Однако моряки других боевых постов пришли на помощь минерам. Были и другие, более мелкие огрехи и недостатки, в том числе в подсчете числа сброшенных мин. Никакой механизации, никаких приборов в этой области тогда еще не существовало. Видимо, потому, что на флотах вообще не было заградителей с таким большим запасом мин, как у нас на Тихом океане. Проведенная постановка дала богатый материал для размышлений и улучшения организации всего этого дела.

Мины выбрали за два дня благодаря виртуозной работе людей и милостивой погоде. Но, как и предрекал Эйст, приведение в порядок мин и корабля заняло неделю. Сколько мы ни мыли деревянную палубу, отмыть ее от минного сала так и не смогли. Осталось одно — вымыть ее хлорной известью, которая предназначалась только для дегазации и без разрешения вышестоящих химических инстанций тратить ее запрещалось.

Решили попросить помощи у Эйста, когда он придет на минный склад, где мы будем сдавать имущество, чтобы узнать результаты постановки и проверить состояние минного боезапаса. А что он придет, мы были уверены.

С якоря снимаемся с таким расчетом, чтобы у минного склада быть ровно в девять. Пришли к намеченному часу. На склад прибыл Эйст, покачал головой, увидя, в каком состоянии верхняя палуба.

Флагманский минер флота самым тщательным образом ознакомился с отчетными документами, согласился со многими нашими предложениями и, поблагодарив команду за проведенную работу, убыл на катере в штаб флота. Нашу просьбу отпустить нам три бочонка хлорной извести Эйст передал в штаб флота, и вскоре мы получили желаемую хлорку.

Сразу же после минной постановки мы запросили разрешение перейти в другую бухту для пополнения запасов пресной воды. В те времена в той бухте был образован большой водоем, куда собирали дождевую воду, пригодную для питья и паровых котлов.

Получив разрешение, вышли по назначению, а через три часа уже вошли в бухту. Отдав правый якорь и развернувшись, рассчитывал подойти к пирсу кормой.

Корабль на среднем заднем ходу приближается к пирсу. С кормы докладывают:

— Осталось тридцать… двадцать пять метров…

Машинным телеграфом даю команду: «Полный вперед!», а исполняется она наоборот: «Полный назад!» Что за чертовщина?!

С кормы докладывают уже тревожным голосом:

— Осталось восемнадцать метров.

Бросаюсь к переговорной трубе, идущей в машинное отделение.

— Самый, полный вперед!

— Есть, самый полный вперед.

— Отдать левый якорь!

— Осталось пятнадцать метров, — несется с кормы. Сейчас врежемся кормой в пирс — и прощай руль, прощай винт…

— Аварийный вперед!

— Есть, аварийный вперед!

Но расстояние до пирса катастрофически сокращается. Кажется, уже ничего нельзя изменить. С замиранием сердца смотрю на береговую черту и своим глазам не верю: случилось чудо — корабль остановился!

— Стоп машина! Якорь-цепи не задерживать.

С корабля — с нависшей над пирсом кормой — руками передают швартовые тросы. Гребцы швартовой шестерки быстро закрепляют их за кнехты. С кормы на пирс мгновенно подается сходня.

Вызванному Бяшкирцеву, этому лучшему из лучших командиров отделения машинистов, я мог сказать лишь одно:

— Пойдем на пирс и посмотрим, какие беды мы могли натворить.

Сошли на пирс, видим: перо руля каким-то чудом угодило между двух свай, а корма нависла над пирсом, метра на три. От удивления Башкирцев просто остолбенел…

Время шло к ужину. Команде разрешили мыться и стирать белье. Тем временем сигнальщик докладывает через мегафон:

. — На береговом сигнальном посту подняты наши позывные и сигнал: «Командующий выражает одобрение вашим действиям».

Вот и такое бывает в нашей морской жизни. Но все же одобрение высокого морского начальника и без пяти минут серьезнейшая авария, которой едва удалось избежать, — подобное встречается редко…

Год боевой подготовки нами был закончен все-таки удачно, с приличными результатами.

На подъеме

С момента формирования Морских сил Дальнего Востока (МСДВ) личный состав надводных кораблей, подводных лодок, частей береговой обороны и авиации совместно с рабочими заводов не покладая рук трудился по вводу в строй кораблей и частей. Кажется, не было недели, в которую флот не пополнялся бы вошедшим в строй кораблем, подводной лодкой, самолетом, торпедным катером и береговой батареей. Люди, не жалея сил, стремились как можно лучше, быстрее выполнить поставленную партией и правительством задачу — создать крепкую оборону морских границ Дальнего Востока. Дело спорилось. Вступали в строй все новые и новые корабли. Появлялись новые соединения авиации, подводных лодок, береговой обороны. Наша бригада пополнилась заградителями «Астрахань» и «Теодор Нетте». С Балтики Северным морским путем пришел новый гидрографический корабль «Океан».

Морские силы Дальнего Востока увеличивались и крепли с каждым днем. К началу 1935 года они настолько выросли, что решением партии и правительства были переименованы в Тихоокеанский флот. Это решение было объявлено 11 января 1935 года в приказе Народного комиссара обороны СССР.

На Тихоокеанском флоте все, от командующего до краснофлотца и красноармейца, трудились увлеченно, самозабвенно.

Корабли и подводные лодки плавали круглогодично, совершенствуя боевую выучку экипажей и тактическую подготовку. Флотская бомбардировочная авиация совершала полеты над морем на полную дальность. Для обеспечения таких перелетов привлекались корабли нашей бригады. Так, например, «Теодор Нетте» в осенне-зимних штормовых условиях почти три недели маневрировал в северной части Японского моря. А в Охотском море перелеты обеспечивали тральщики (бывшие рыбные траулеры) и подводные лодки. Подводники Тихоокеанского флота значительно перекрыли нормы плавания на полную автономность.

Самоотверженный труд личного состава принес свои плоды.

В 1935 году Тихоокеанский флот вышел на первое место среди других флотов по боевой и политической подготовке.

30 ноября в Москву с флотским рапортом Центральному Комитету Коммунистической партии и Советскому правительству выехала специальная делегация в составе лучших представителей частей и кораблей. Возглавляли делегацию командующий флотом

флагман флота 1 ранга М. В. Викторов, начальник штаба 2-й морской бригады И. В. Кельнер и комиссар одной из частей П. П. Симаков. Делегация была принята руководителями партии и правительства в Кремле.

Все делегаты моряков Тихоокеанского флота, а также некоторые командиры соединений, кораблей и политработники, прибывшие на Дальний Восток с первым эшелоном, постановлением ЦИК СССР от 23 декабря 1935 года были удостоены высоких правительственных наград «за выдающиеся заслуги в деле организации подводных и надводных Морских сил Рабоче-Крестьянской Красной Армии и за успехи в боевой и политической подготовке краснофлотцев».

7 февраля 1936 года Михаил Иванович Калинин вручил награжденным ордена. Обращаясь к ним, он особо подчеркнул всевозрастающее значение военно-морских сил в обороне Советского государства. А между тем военно-политическая обстановка того времени требовала усиления боевой готовности армии и флота. Япония, оккупировав Маньчжурию, готовилась к войне, строила вдоль наших границ укрепленные районы, значительно увеличивала численность войск, базировавшихся в Маньчжурии и непосредственно у наших границ.

1936 год на Тихоокеанском флоте был особенно примечательным. Воодушевленные высокой оценкой партии и правительства, тихоокеанцы ответили на это новыми славными делами и начинаниями.

8 1936 году в составе Тихоокеанского флота появились первые эскадренные миноносцы, новые быстроходные тральщики, подводные лодки, имевшие более мощное вооружение и совершенные механизмы.

Северным морским путем с Балтики на Тихоокеанский флот прибыли эскадренные миноносцы «Сталин» — командир капитан-лейтенант В. Н. Обухов (однокурсник по военно-морскому училищу) и «Войков» — командир капитан 3 ранга М. Г. Сухоруков (окончивший ВМУ имени М. В. Фрунзе в 1926 году). Руководили проводкой кораблей во льдах известные полярники профессор О. Ю. Шмидт и его помощники капитаны П. Г. Миловзоров и Н. М. Николаев.

Весь флот, весь Владивосток встречали прибывшие эскадренные миноносцы. На всех военных кораблях были подняты флажные сигналы, поздравляющие с блестящим завершением перехода. На палубах кораблей выстроились экипажи, играли духовые оркестры. Суда торгового флота, стоявшие в порту, подняли приветственные сигналы и встречали прибывшие эсминцы гудками. В городе и на флоте оживление, точно на

празднике. Да так оно в самом деле и было всеобщий праздник…

Еще в 1935 году транспортами, лесовозами морского флота с Западного морского театра в разобранном поотсечно виде были доставлены во Владивосток и собраны на заводе новейшие по тому времени сторожевые корабли. Их объединили в дивизион, командиром которого назначили капитана 2 ранга Тихона Андреевича Новикова. А вскоре он стал командовать 7-й морской бригадой, созданной из сторожевиков и эсминцев.

Под командованием П. П. Михайлова Южным морским путем летом 1936 года с запада прибыл дивизион базовых тральщиков (БТЩ) новейшей постройки. Эти суденышки водоизмещением всего около 600 тонн каждое совершили беспримерный переход через два океана и несколько морей, пройдя больше чем 10000 миль, а их экипажи, укомплектованные личным составом Тихоокеанского флота, показали свою высокую подготовку.

С прибытием на флот новых тральщиков (БТЩ), вооруженных современными по тому времени тралами, на бригаде усиленно занялись отработкой всех вопросов организации и практики тральных работ. В этой области комбриг Васильев был большим знатоком. В свое время под его руководством на Черноморском флоте после окончания борьбы с интервентами были проведены все тральные работы.

Минные заградители теперь не отвлекались на хозяйственные работы. Они легли на транспорт «Яна», которым командовал бывший командир «Красного вымпела» Барбарин. А наша бригада наконец смогла сосредоточить все усилия на отработке своих прямых задач — на постановке минных заграждений и на тралении. Все существующие нормативы по использованию минного и трального оружия, точности плавания по счислению нам удалось значительно перекрыть. Летняя кампания на бригаде, как и на всем флоте, проходила с большим подъемом.

В 1936 году во всех соединениях и частях Тихоокеанского флота широко развернулось соревнование в честь X съезда ВЛКСМ. И вот лучшим из лучших моряков-тихоокеанцев было предоставлено право рапортовать съезду. Нашу флотскую делегацию возглавили самый молодой командир бригады подводных лодок капитан 2 ранга Г. Н. Холостяков и военком одной из частей флота Н. Д. Мозговой.

Делегаты съезда тепло встретили посланцев Тихоокеанского флота. Вместе с участниками съезда вся страна радовалась успехам в строительстве флота на Дальнем Востоке.

В 1936 году в Приморье для проверки боевой готовности войск проводилось большое совместное учение Тихоокеанского флота и Особой Краснознаменной Дальневосточной армии

(ОКДВА), как бы подводившее итог всему сделанному начиная с 1932 года.

Весь флот готовился к этому ответственному учению, на котором должны были присутствовать заместитель Наркома обороны армейский комиссар 1 ранга Я. Б. Гамарник и командующий войсками ОКДВА Маршал Советского Союза В. К. Блюхер. Где, что, когда — военная тайна. Знать ее нам не положено. Одно ясно: по всей вероятности, минзагам опять придется изображать боевые корабли противника. Дело в том, что до 1936 года на Тихоокеанском флоте больших надводных кораблей, кроме кораблей нашей бригады траления и заграждения, еще не было. Береговая оборона была, подводные лодки, торпедные катера, морская авиация тоже… Всем им для тренировок и практических стрельб требовались быстроходные цели! А где их взять? Поэтому во всех случаях противника изображали корабли нашего соединения. Может быть, на сей раз нам придется выполнять и другие задачи, например высаживать десант — армейские части. Впрочем, время покажет…

Три минных заградителя стоят в бухте Золотой Рог у причала…

Запыхавшийся рассыльный с «Томска» передал мне приказание срочно прибыть к начальнику штаба. Спешу на флагманский корабль. Когда я поднялся на верхнюю палубу «Томска», сразу же увидел Басистого. Он прохаживался по палубе. Без всяких предисловий Николай Ефремович обратился ко мне:

— Вашему кораблю «Теодор Нетте» на учении надлежит принять пятьсот человек, танки и высадить десант там, где будет приказано.

— Чтобы разместить такое число людей да еще армейские кухни, часть мин нужно сдать на склад, — сказал я.

— Правильно, вот вы этим после обеда и займитесь. Сдав мины, вернетесь и станете к причалу бортом.

— У нас на корабле нет никаких приспособлений для погрузки и выгрузки танков.

— Знаю. К утру на причал придет армейская машина. Вы лично вдвоем со своим лучшим специалистом по тросовым делам отправитесь в военный гарнизон, где на месте увидите танки и прикинете, какие нужно стропы, чтобы можно было их поднимать грузовыми стрелами, и что нужно сделать на корабле, чтобы танки не изуродовали минные рельсы. Поторапливайтесь, осталось менее трех суток. Начальник Главного военного порта получил от командующего флотом указание о выполнении всех работ, связанных с танками, вне всякой очереди.

Наутро вместе с Коваленко укатили на армейской машине в

танковую часть. Впервые увидели мы небольшие стремительные и верткие танки-амфибии. Коваленко понадобилось часа два, чтобы разработать необходимую систему четырехконечных стропов. Он сумел даже вплести гаки, чтобы их можно было закладывать за подъемные устройства на самих танках.

— А он у вас головастый, этот рыжий технарь, — с уважением заметил стоявший рядом со мной командир танка.

— Он не технарь, а главный старшина минеров.

— И много таких на вашем корабле?

— Хватает. Прибудете на корабль — сами увидите. Милости просим к нам со всей вашей амуницией.

— Товарищ командир, модель стропа готова! — доложил Коваленко.

— Модель-то готова, но где мы возьмем гаки? Их ведь ковать надо.

Выручили танкисты — выдали нам со склада шестнадцать гаков, чтобы в случае нужды можно было работать с обоих бортов корабля.

Как только привезли гаки, мы — полным ходом, во Владивосток, в мастерские. За ночь в мастерских сделали настоящие стропы, один из которых шофер танкистов отвез в часть, чтобы там опробовали на месте.

На корабле верхнюю палубу, по которой будут двигаться танки, застилают досками, на корме у одного борта строят деревянный гальюн, у другого умывальник, возводят навес для походных кухонь, а в трюмах делают нары и столы. На железнодорожной платформе привезли танк для тренировки и проверки стропов. У Баляскина дел по горло. Надо по-флотски встретить армейцев, организовать для них просмотр кинокартины, написать лозунги, выпустить стенную газету… Не знаю, как другим, а мне такая горячая и спорая работа по душе!

Наконец нам прислали уйму всяких документов, разработанных различными штабами. Мы изучили их с командным составом. Провели занятия. Состоялись партийные и комсомольские собрания, на которых все и всем было растолковано.

Как только наш «Теодор Нетте» принял армейскую часть и танки, бригадные острословы тут же окрестили его танконосцем. Вскоре мы вышли в море и взяли курс к югу от острова Аскольд.

Пока шли в назначенную точку, армейцы обживали корабль. Благодаря усилиям Баляскина контакт армейцев с моряками, к взаимному удовольствию, не только установился, но и сразу стал действительно дружески крепким.

Но вот, превратившись в «противника», наш корабль лег на

курс, ведущий к назначенному месту высадки. Ветер и волна усилились.

— Слева тридцать градусов самолет на малой высоте, — докладывает наблюдатель.

— Воздушная тревога! Представитель флотской авиации доволен:

— Наконец-то зацепили. Курс ваш, командир, определили, теперь все данные передадут подводным лодкам.

Пока мы обменивались мнениями, в воздухе появился морской ближний разведчик (МБР). Он быстро сближается с нами. Артиллеристы ведут по самолету условный огонь. А он, чуть не касаясь мачт, проносится над кораблем… Сбросил парашютик с небольшим пеналом на палубу.

— Ай да летчик!

— Доложу командующему авиацией, как этот летчик лихачеством занимается. Командиру отряда МБР Почиковскому не поздоровится, — сердито замечает представитель штаба авиации флота.

Тем временем с кормы принесли сброшенный самолетом вымпел. Вскрываю пенал и читаю записку. Начальство сообщает о погоде в районе высадки танкового десанта.

— Слева тридцать градусов след торпеды! — громко докладывает наблюдатель.

Старпом Дайхес для уклонения дает правильные команды, и торпеда проходит в двух-трех метрах от правого борта.

— Самолетом увлеклись, а подводную лодку прозевали, — не выдержав, в сердцах произношу во всеуслышание. — Старпом, следите за торпедой, чтобы ее не потерять из виду.

В это время атаковавшая нас подводная лодка всплыла и пошла по следу своей торпеды. Мы подошли к торпеде и стрелой подняли ее на борт. Командир подводной лодки поблагодарил за оказанную помощь, и лодка скрылась в морской пучине.

…Поскольку я сам штурман, то нашего штурмана Груздева командование перевело на другой корабль. А у нас в тот год на должность штурмана стажировался корабельный курсант Володя Щандобылов. Мой молодой тезка пришелся по душе и рулевым, и мне как командиру, особенно после того, как он проявил незаурядные штурманские способности и усердие. А его познания по многим вопросам были заметно обширнее и глубже, чем у однокурсников.

Сейчас во время учения Шандобылов работал уже как заправский штурман, в обязанности которого входила точная фиксация всех событий, действий «противника» и нашего корабля. Именно на основе этих документов командующий

флотом будет делать разбор учения и давать оценки.

После первой атаки подводной лодки мы попали буквально в переплет. То здесь, то там появлялись перископы атакующих подводных лодок, налетали бомбардировщики. Морские самолеты-разведчики, однажды «вцепившись» в нас, из виду уже не выпускали.

От всяких атак мы уклонялись, как того требовали правила. И все это следовало со штурманской точностью графически изображать на морской карте, калька с которой пойдет в штаб флота. Смотрю на молодого Шандобылова — и сердце радуется! Молодец!.. Расторопен, внимателен, точен. А на карте не чертит, а прямо-таки рисует.

Подошли к заданному району. Десант высаживался на широком фронте, одновременно в нескольких бухтах. Наше направление было наиболее важным.

— Товарищ командир, самолеты и справа и слева ставят дымовые завесы, докладывает наблюдатель.

Легкий ветерок гонит дым прямо на нас. Понимаю, что вот-вот из-за дымовой завесы выскочат торпедные катера. Так оно и получилось.

— Два торпедных катера слева тридцать градусов, дистанция двадцать кабельтовых… Четыре торпедных катера справа сорок градусов, дистанция семнадцать кабельтовых… Торпедные катера ставят дымовые завесы…

И весь этот дым ползет и ползет на нас. Плывем как в настоящем тумане.

— Торпеда справа сорок, идет на нас, дистанция три кабельтовых!

И эта, и вторая торпеда, выпущенная катерами, которыми командовал мой однокашник Николай Овчинников, прошли под кораблем. Два попадания торпедой в корабль — это смертельный удар.

Пока прорывались через условное минное поле, береговые батареи вели по нас губительный огонь, обозначаемый вспышками прожекторов.

Дымовая завеса, сделав свое дело, растаяла в море, и тут мы увидели такое!.. На нас шли три большие группы самолетов — слева, справа и прямо по курсу.

Такой воздушной силищи мы еще и не видели. И откровенно говоря, даже с восторгом наблюдали эту впечатляющую картину, едва успевая записывать данные о бомбовых ударах, обозначаемых белыми ракетами с летящих самолетов.

Вскоре наш корабль прибыл в назначенную бухту и стал на якорь поближе к береговой черте и рыбному заводу. Тут началось

для пас самое главное высадка танкового десанта. Первый танк уже стоит под грузовой стрелой, а остальные опробуют моторы.

Заработала паровая лебедка, и первый танк повис над водой.

— Трави! Трави полегоньку, осторожно, чтобы не утопить…

На воде танк принимали со шлюпки: краснофлотцы поддерживали его, отсоединяли подъемные стропы. Наконец все четыре конца отданы. Танк, прибавив обороты, поплыл к берегу. Зрелище изумительное! Стальной «водяной жучок», басовито урча, бежит по воде, оставляя за кормой приличный бурун.

Постепенно все, кто был связан со спуском танков на воду, освоились, стали работать более уверенно. Каждые тридцать секунд от борта корабля отплывала амфибия. Самое трудное при такой выгрузке отцепить под водой сразу все четыре конца подъемных стропов. Пока это удавалось.

Вот и последняя «амфибия» на воде. Со шлюпки у нее отсоединяют стропы.

— Вира! — весело кричат краснофлотцы.

Еще бы не радоваться: выгрузка успешно заканчивается.

Лебедка заработала, и вдруг танк нырнул в воду. Экипаж стал поспешно выскакивать из него. Проходит еще несколько секунд, и мы видим, как «амфибия», поднятая из воды грузовой стрелой, висит на одном из четырех концов, впопыхах неотданном.

Танкистов из воды подобрала шлюпка, а танк подняли на верхнюю палубу. На корабле тишина… Не знаю, кто вызывал, но к «амфибии» подбежал Углицкий.

— Кто тут механик? Мигом отвинчивай магнето и давай мне!

Завладев магнето корабельные машинисты умчались с ним в машинное отделение. Углицкий наказал механику танка тщательно протереть внутри машины всю электропроводку, особенно контакты, а сам побежал к себе.

Краснофлотцы переодели танкистов в свое флотское сухое рабочее платье, а мокрое отнесли в котельное отделение. Через полчаса оно высохнет, и ребята смогут переодеться в привычное для них обмундирование.

Как все хорошо началось, и на тебе — утопили танк, вывели его из строя, подвели боевых товарищей…

Сижу на тумбе главного компаса, курю трубку за трубкой. А на душе прескверно. До того обидно! На мостик поднялся Баляскин.

— Переживаешь, командир?

— Нет, плясать охота от такой срамоты!

— Не заводись. Конечно, плохо, что искупали танкистов, но я был у машинистов, те обещают через час ввести магнето в строй.

— Утешаешь, комиссар, а я себя ругаю: почему быстротой

увлекся? Командир обязан не только видеть, но и предвидеть.

В это время из переговорной трубы машинного отделения послышался свисток.

— Докладывает Углицкий. Беда оказалась меньшей, чем мы предполагали. Через десять минут магнето будет на месте, и мы танк не только ходить, но и летать заставим! Товарищ командир, не кручиньтесь, все сделаем а на берег «амфибию» по воде доставим.

Танк в строй ввели. Сначала он сделал несколько кругов по палубе вокруг средней надстройки. Механик машины показал большой палец. Только после этого танк спустили на воду, и он быстро поплыл к берегу, где его уже поджидали. На душе несколько отлегло.

Только мы собрались пообедать, как прибежал шифровальщик и громогласно объявил:

— Самолет терпит бедствие, нуждается в помощи!

— Вахтенный начальник, строевых и боцмана на бак, в машину передать: идем спасать самолет, держать максимально возможные обороты машины!

Через полчаса видим самолет — морской ближний разведчик (МБР) и маневрирующий около него тральщик. Ба! Да на нем командиром Кринов… Он самоуверен, дерзок, но моряк хороший. В бинокль вижу, что одно крыло у самолета помято: видимо, Кринов лихо подходил к нему и не рассчитал…

Мы подходим осторожно. Бросили концы. На них подтянули самолет к борту. Поврежденным крылом он все больше погружался в воду. Пока тянули самолет к борту, крен достиг пятнадцати градусов. А на центроплане самолета в летном реглане и кожаном шлеме стоял не кто-нибудь, а Сергей Тихонов — тот самый командир эскадрильи, которого мы вместе с его летчиками доставляли в бухту Врангеля!

Сергей совершил вынужденную посадку при ясной погоде и спокойном море: забарахлил мотор. Мы могли лишь грузовой стрелой поднять самолет. Приготовили пеньковые стропы, а как, где их крепить на самолете — никакого представления не имеем. Летчиков подняли на борт. Самолет еще больше накренился — уже градусов на двадцать пять. Строп Коваленко завел. Самый опытный лебедочник Башкирцев чуть не по сантиметру выбирал подъемный конец, закрепленный за пеньковый строп. Опасность поломать самолет была велика, однако все надеялись, что обойдется. Но вдруг послышался страшный треск, и на глазах у всех самолет превратился в груду фанеры. Вот уж стыд так стыд…

Через несколько дней мы с Баляскиным шли на разбор учения, как на публичную казнь: сперва конфуз с танком, потом

МБР поломали… Я ждал кары серьезной, вплоть до снятия с должности.

На разборе впервые проведенного в таком крупном масштабе учения, которое явилось итогом и проверкой всей работы по укреплению обороны Приморья, выступили командующий Особой Краснознаменной Дальневосточной армией В. К. Блюхер и командующий Тихоокеанским флотом М. В. Викторов. Михаил Владимирович умел делать разборы, в этом я убедился, когда был у него флаг-секретарем. Викторов подчеркнул, что флот впервые с военного корабля высаживал танковый десант и все было бы хорошо, если бы…

— Михаил Владимирович, — бросил реплику один из присутствующих армейских начальников, — никаких «если бы», а просто хорошо. Корабельные машинисты сумели всего за два часа ввести «амфибию» в строй! Право, бранить их не следует. Ребята у вас на флоте золотые. А попавший в морскую купель танк в части иначе как «Нептуном» и не называют.

Баляскин мне шепчет:

— Видать, пронесло.

Дав хорошую оценку как катерникам, так и авиации, Викторов после некоторой паузы вдруг спросил:

— Андреев, командир «Теодора Нетте», здесь?

— Так точно. — Встал, а в голове мысль: «Ну, сейчас мне крышка».

— Вы устройство МБР знаете, бывали в кабине самолета хоть раз?

— После того как поломал самолет Тихонова, теперь устройство знаю. Раньше на самих самолетах бывать не приходилось.

— Слышите? — обратился Викторов к начальнику штаба флота Солонникову. Бывать не приходилось, устройства самолета не знал… Это наша с вами вина. Если по флотским правилам на шлюпке, отвечает за все старший, то уж на флоте в целом и подавно!

Стою перёд всеми истукан истуканом. Кажется, действительно пронесло. А стыд глаза ест.

— Михаил Владимирович! — слышу голос начальника политуправления флота армейского комиссара 2 ранга Г. С. Окунева, всеми на флоте уважаемого человека. — У них на «Теодоре» общественное конструкторское бюро образовалось по изобретению спасательных средств…

— Что вы можете доложить по этому вопросу, товарищ Андреев?

— На самолетах нет никаких устройств для их буксировки.

Те, что имеются, ничего не стоят.

— Как это ничего не стоят? Катера-то самолеты буксируют…

— Катера заводят тонкий линь, буксировать им до слипа всего двадцать пятьдесят метров. А за какую штуковину нам заводить трос, хотя бы самый легкий, манильский? Нет на самолете такого приспособления. Разговоров на корабле много, люди горько переживают случившееся, а один взял да и придумал…

— Так что же он придумал?

— Да не он один, а все вместе. Сделать из манильского троса и брезента мягкий пластырь, подвести его под самолет, обтянуть им корпус самолета, на манер плетеной сумки, и буксировочный конец закреплять уже за пластырь. На своей шлюпке-шестерке проверили — получается.

— Что ж, неплохо… А над чем вы сейчас думаете?

— Останусь ли командиром корабля после сегодняшнего разбора.

В перерыве некоторые участники разбора обнимались на радостях, увидев друг друга через год после последней встречи. Кто вскользь, осторожненько, кто посмелее, в полный голос, обменивались впечатлениями о сделанном Викторовым разборе, строгом, но точном, во многом поучительном. У нас на флоте Михаила Владимировича все очень уважали. Казалось, не было ни одного самого отдаленного уголка, где бы он ни побывал, ни посмотрел, как живут люди, как несут службу. Многое, очень многое сделал Викторов для развития сил флота, для укрепления его боевой мощи. Он ввел постоянное боевое дежурство на каждом корабле — не менее одного орудия. Надводные корабли и подводные лодки стали плавать круглый год. Лед или не лед, а изволь действовать. Именно при Викторове родились такие понятия, как степень боевой готовности корабля, оперативной готовности соединения, флота.

После перерыва с докладом об итогах партийно-политической работы выступил Г. С. Окунев. Совершенно неожиданно для меня, говоря о дружбе армии и флота, он привел в пример нас. Помянул добрым словом машинистов, особенно Углицкого, похвалил работу, проведенную под руководством Баляскина.

По результатам боевой и политической подготовки «Теодор Нетте» не оказался в хвосте.

В отпуск на Камчатку

Осенью 1936 года, после совместного учения Тихоокеанского флота и Особой Краснознаменной Дальневосточной армии, Николая Ефремовича Басистого откомандировали на учебу в Академию Генерального штаба, а я вскоре был назначен начальником штаба бригады заграждения и траления. Пришлось привыкать к новым обязанностям, благо на бригаде мне все было знакомо.

В это время на заводе под флагманский минный заградитель переоборудовался сухогруз «Аргунь». Флагманский корабль получал довольно мощную артиллерию, в том числе и зенитную, новейшие средства связи, а главное — новейшие для того времени электронавигационные приборы гирокомпас, курсограф, автоматический прокладчик и даже эхолот.

Минные заградители в полном составе (пять кораблей) часто выходили в море: тренировались в отработке совместных минных постановок, особенно в условиях тумана и ночью. Управление кораблями в совместном плавании и маневрирование в условиях плохой видимости облегчалось благодаря радиостанциям ультракоротких волн, действовавшим на дальности видимого горизонта. Хорошая подготовка командиров кораблей и экипажей позволяла держать строй предельно сжатым — интервалы между кораблями не более 50 метров. Такие условия плавания постепенно, в результате неоднократных тренировок становились привычными, а штурмана все больше и больше совершенствовали плавание по счислению. Всему этому способствовали и разборы с флагманскими специалистами и командирами кораблей результатов каждого похода. Словом, дела на бригаде шли неплохо. И я стал подумывать об отпуске, тем более, что давно уже не отдыхал. Так, спустя почти год после нового назначения, мне довелось побывать на Камчатке, о чем я давно мечтал. Командир бригады разрешил мне провести там свой отпуск. К тому же я был официально включен в комиссию, которую возглавлял помощник командующего флотом по сухопутной части генерал Стороженко. На меня возложили чисто морскую сторону дела: определить, где лучше оборудовать места для базирования кораблей. Такое приказание я получил от нового начальника штаба флота А. В. Попова, сменившего на этом посту О. С. Солонникова, человека большой морской культуры, служившего так, что о нем с полным правом можно сказать: «рыцарь долга и службы».

Вскоре после крупного, совместного с армией учения флота

Михаил Владимирович Викторов, под руководством которого вырос Тихоокеанский флот, получил назначение на должность начальника и члена Военного совета Морских сил РККА и отбыл в Москву. На флоте его сменил флагман 1 ранга Г. П. Киреев, ранее бывший заместителем Викторова. Тогда же в должность начальника штаба флота и вступил прибывший с Балтики капитан 1 ранга А. В. Попов.

Александр Васильевич Попов — матрос Революции. Он был направлен в Военно-морскую академию на специальный курс вместе с К. И. Душеновым, В. М. Орловым, А. П. Александровым, впоследствии видными флотскими военачальниками. Всех их я знал еще по Балтике, когда они проходили там свою предвыпускную стажировку.

Как начальнику штаба бригады заграждения и траления, мне часто приходилось встречаться с Поповым; и я проникся к нему уважением за неуемную жажду познания особенностей морского театра и душевность.

Прощаясь со мной, начальник штаба сказал:

— О комиссии никому ни слова. Командиру бригады я все сам объясню. Считай, что ты едешь в отпуск на Камчатку.

Через двое суток транспорт вспомогательного флота, на котором нам предстояло совершить это увлекательное путешествие, вышел в море. Дул свежий северо-западный ветер. Корабль, тяжело вздыхая, нырял вниз, а потом поднимался на гребень волны.

В одной каюте со мной, к моему удивлению, оказался командир бригады подводных лодок Матвеев, которого я знал еще по училищу. Как выяснилось, он увлекался географией и на Камчатку направился тоже в отпуск — разыскивать материалы, написанные самим Крашенинниковым. Вторым соседом по каюте был инженер-строитель Фомин.

Пролив Лаперуза прошли ночью. С молчаливого согласия командира транспорта Давыдова и штурмана я часами находился на мостике или в штурманской рубке. Когда корабль миновал пролив, мы сразу почувствовали суровый характер Охотского моря. Ветер стал жестче; волна все больше набирала силу, и уже через сутки заштормило всерьез. Скорость снизилась на один узел. В каюте стол и стулья привязали, а вещички сложили на койках. Двое суток шли Охотским морем, и не было ни единой возможности определить место корабля по солнцу или звездам.

В то время наши корабли из Охотского моря в океан или обратно ходили первым Курильским проливом, там, где Камчатка кончается мысом Лопатка. Другой берег пролива был уже японским.

Генерал Стороженко сказал нам, что никаких совещаний проводить не будет, так как каждый хорошо знает свой объем работы и сроки ее выполнения. Однако, когда погода немного утихла, он все же вызвал меня к себе в каюту, чтобы кое-что обговорить. Я показал ему на карте места, которые собирался осмотреть.

— У вас, батенька, план такой, будто в вашем распоряжении человек десять. Вместо десяти вы будете иметь только одного представителя технического отдела. Учтите, милейший, все, что вам сказал Попов, должно быть выполнено полностью и в сроки, пока корабль сдает и принимает груз.

Всю ночь я проторчал в штурманской рубке, ожидая, когда же появится вулкан Араид. Еще утренняя заря не заиграла, как явно прямо по курсу стала видна его большая сахарная голова. Прошло около часа, и она превратилась в пирамиду с белой вершиной. Это уже не чудеса, а остров, и таким островом мог быть только вулкан Араид. Видимость на море отличная, волнение стихло.

Пролив между мысом Лопатка и Курильскими островами прошли в такой туманной мути, в которой мыс Лопатка был едва различим, но удары его туманного колокола доносились отчетливо.

Вышли в дышащий сильной зыбью Тихий океан. Какой же он тихий, когда его могучие волны плавно поднимают наш корабль на высоту многоэтажного дома и также плавно опускают в бездну. Такой мощи валов в других океанах мне встречать еще не приходилось.

Нагромождение бесчисленных высоких гор завораживало. Многие обозначенные на карте маленькие заливчики и бухты издали и разглядеть невозможно, пока не подойдешь к ним поближе. Вот она какая — Камчатка с дымящимися среди гор вулканами. Стою на мостике, вооружившись биноклем, гляжу и наглядеться не могу на созданный природой такой мощный и величественный ландшафт.

Вечером спустился в каюту и попросил, чтобы меня разбудили на подходе к Авачинской губе. Просыпаюсь и вижу в иллюминатор хмурое утро, падающий снег. Работы гребного винта не слышно, значит, корабль стоит. Его не качает, а это может быть только при стоянке в укрытом порту. Пробую открыть дверь, но она не поддается. Еще раз нажал — толку никакого. Мне на помощь пришел Фомин. Приналегли на дверь вдвоем — немного поддалась, полуоткрылась, и тут мы увидели, что на палубе снегу чуть ли не в метр высотой. С койки вскочил Матвеев. Теперь уж втроем жмем на дверь. Наконец она открылась, и мы смогли выйти из каюты. Корабль стоял бортом у

причала пристани, весь засыпанный снегом. Красноармейцы, для которых транспорт привез овощи, лопатами рыли в снегу траншею, укладывая по ее краям снеговые кубики. Оказывается, едва корабль нацелился носом в малюсенькую гавань, к причалу которой подходили все приходящие в Петропавловск пароходы, как повалил густой мягкий снег.

Все это происходило в декабре 1937 года, накануне первых выборов в Верховный Совет. Поэтому мы с Матвеевым пошли в горсовет, чтобы выяснить, где будем голосовать.

— Люди вы военные, и голосовать мы пошлем вас в ту часть, для которой вы привезли овощи, — сказали нам в горсовете. — Накануне выборов приходите в горисполком, и мы вас быстренько доставим в эту часть.

До выборов мы успели побывать на судоремонтном заводе рыбной промышленности, на транспорте новой постройки, где капитаном была А. И. Щетинина (ныне Герой Социалистического Труда, капитан-наставник, преподаватель Высшего мореходного училища имени С. О. Макарова во Владивостоке).

Много лет спустя, в начале 70-х годов, нас, ветеранов, пригласили на встречу с курсантами Высшего мореходного училища имени С. О. Макарова. Через много лет я снова встретил Щетинину. Наши места в президиуме неожиданно оказались рядом. Теперь она была квалифицированным педагогом. Обаятельная, умная собеседница, человек, имеющий свои печатные труды.

Работа в Петропавловске продолжалась. Я мотался по всяким мысам и бухточкам, а вечерами знакомился с книгой первого исследователя Камчатки Крашенинникова, которую Матвееву все-таки удалось «раскопать» в местном музее. Таких книг у нас в стране сохранилось всего несколько экземпляров. Под честное слово директор музея разрешил Матвееву взять на корабль это бесценное сокровище.

Местный музей располагался почти на окраине города в маленьком домишке. Музей был невелик, но материалами богат. Тут были и ядра времен осады англичанами Петропавловска, и бутылка с нефтью, собранной на поверхности земли камчадалами, и много-много другого ценного и — интересного.

В ту зиму снега на Камчатке выпало на несколько метров. Местный флотский гидрограф подарил мне на память фотографию Петропавловска, на которой телеграфные столбы были засыпаны снегом до самого верхнего изолятора, дома — до крыш, а улицы превратились в тропинки, по которым можно пройти только пешком или проехать на собаках. Петропавловск-Камчатский в то время был большим селом с одной идущей почти

по-над берегом улицей и многими переулочками и закоулочками, самым большим из которых была Сероглазка, где находился рыбоконсервный завод. Лишь позже, в 1945 году, после войны с Японией, сопровождая Анастаса Ивановича Микояна, побывавшего на всех Курильских островах, я увидел новый Петропавловск с торговым портом, с причалами на железных шпунтах, с широкими улицами, Домом культуры, новыми домами.

Накануне выборов в назначенное время мы с Матвеевым явились в горисполком. Нам выделили небольшой американский автомобиль А-3 с брезентовым верхом. Такие машины были в то время в ходу.

По укатанной дороге машина бежала довольно резво. Но постепенно стала все чаще буксовать, особенно на подъемах. Нам то и дело приходилось вылезать и подталкивать ее. Когда совсем стемнело, машина окончательно завязла в снегу. Вот положение — ни назад, ни вперед. Дорогу не знаем, шофера в такой ситуации одного бросать нельзя. А ночь все темнее. Сквозь разрывы низко несущихся облаков изредка проглядывала луна. К нашему счастью, часа через два нас нагнала санная подвода — пара коней с санями. Оказалось, возчик возвращался в ту же часть, куда надо и нам. Матвеев в более теплой одежде остался с шофером, а я на подводе отправился за помощью.

Кони заморились: чуть в сторону возьмут — по брюхо проваливаются в снег. Наконец они совсем выбились из сил, легли, а ездовой не может их поднять. Подвода остановилась, и пришлось мне дальше идти одному.

До воинской части добрался я с превеликим трудом. Немедленно по тревоге были подняты люди, а через час прибыла конная подвода, которую везли свежие лошади. Намаявшиеся кони устало шли сзади. Через два часа четверка коней прибуксировала нашу машину.

В день голосования погода выдалась редкая — чистое голубое небо, никакого ветерка, морозец такой, что под ногами снег скрипит. Мы втроем командир части, Матвеев и я — идем по расчищенной дорожке от штабной землянки к единственному, еще не полностью достроенному двухэтажному дому, в котором на первом этаже находится избирательный участок. Личный состав части, семьи командиров — все живут в землянках, из труб которых легкими султанчиками поднимается дым. Настроение у нас самое радужное, ведь идем голосовать за свою родную власть.

На избирательном участке особая торжественность. Голосующие одеты по-праздничному, разговаривают негромко, а бюллетени в урны опускают с гордостью. И мы тоже невольно,

точно на параде, подтянулись. Проголосовав, пошли к штабной землянке.

Около землянки стояла машина, на которой мы приехали сюда. Увидев нас, шофер с тревогой сказал:

— Нам надо сейчас же, пока морозец держит, двигать обратно. Не то завязнем, как вчера. Можете мне поверить.

На море я не больно разбираюсь, а на суше могу вполне.

Наскоро пообедав и тепло распрощавшись с хозяевами, поехали в Петропавловск. Шофер выжимает из машины все, что можно, и без конца с тревогой поглядывает на вершину вулкана. Только когда въехали в город, он облегченно вздохнул:

— Слава тебе, проскочили. — И, уже обращаясь к нам, пояснил: — Вон, видите, над вулканом вроде тучка появилась. Значит, вскоре такая круговерть начнется, что носа не высунешь.

И верно, не успели мы прибыть на корабль, как усилился ветер и повалил крупный снег. Он шел всю ночь…

Вскоре корабль выгрузил овощи, которые привез на Камчатку, и принял положенные грузы, а комиссия закончила свою работу. Книгу Крашенинникова Матвеев сдал в музей. Когда все было закончено, мы вышли из Петропавловска в бухту Велючинскую, где можно было из водопада пополнить запасы пресной воды. Накануне Авача была покрыта льдом, блестела, что зеркало. Ночью штормовой волной лед взломало и ветром вынесло в море.

Даже зимой Авача и мыс Вертикальный, огромная гора, прикрывающая вход в бухту, необыкновенно красивы. Словом, тут было на что посмотреть.

Идем на юг вдоль береговых огромной высоты пирамидальных сопок, упирающихся, казалось, пиками своих вершин в самое небо. Проложен курс, ведущий в бухту Велючинскую. Смотрю и никакой бухты не вижу. Корабль идет прямо на скалы. И только когда подошли кабельтовых на десять, сопки будто раздвинулись. Встали на якорь поближе к водопаду. Вода — необычайно чистая. Из корабельных цистерн выкачали остатки старой воды, чтобы набрать свеженькой, камчатской. Как положено, команда, да и мы, пассажиры, всласть намылись в бане, все необходимое постирали. А через некоторое время, пройдя первым Курильским проливом, вышли в бурное Охотское море.

Запомнился мне этот переход. Корабль обледенел. Каждый день вся команда, да и многие пассажиры, счищали лед. В редкие моменты, когда ночью появлялись просветы в облаках, удавалось по звездам определять место корабля в разгневанном море, бросающем на него холодные многотонные волны.

Больше всего тревожило то, что в проливе Лаперуза есть грозная группа скал, иные из которых не увидишь, пока на них не сядешь. Поэтому астрономические определения места в море были для нас очень важны. Как назло, на подходе к проливу заштормило основательно. Тяжелые тучи, несущиеся в двадцати метрах над водой, сменялись полосами тумана.

К счастью, все обошлось благополучно. Когда мы миновали пролив, я оставил свои штурманские дела и занялся оформлением полученного от Попова задания. Во Владивосток пришли поздно ночью. Генерал Стороженко всем, кто с ним работал, дал два дня на отдых и три на подготовку материала.

Утром я засел за работу. А во второй половине дня, не ожидая вызова, пошел к Попову, взяв с собой докладную, написанную от руки, и карту с нужными обозначениями.

— Приветствую отпускника, — с доброй улыбкой произнес Александр Васильевич. — Как отпуск?

— Отлично! Налазился по снежным сопкам лет на десять вперед, нагляделся так много всего удивительного, что не знаю, когда еще такое увижу…

Более часа докладывал я Попову о поездке. Но отведенного времени мне все же так и не хватило. Начальнику штаба флота надо было идти к командующему.

— Давай карту, я сам по ней комфлоту доложу, а докладную принесешь в отпечатанном виде, — сказал Попов. — Ну а отпуск у тебя прошел, видно, не даром…

Неожиданные перемены

Время не стояло на месте. Флот рос и мужал. Совершенствовалась боевая выучка его личного состава.

В январе 1938 года в командование Тихоокеанским флотом вступил флагман 2 ранга Николай Герасимович Кузнецов. Будучи до этого заместителем командующего, он успел ознакомиться с состоянием и готовностью основных сил флота (подводные лодки, авиация). Большой практический опыт ведения боевых действий Николай Герасимович приобрел в боях за Испанскую республику. Новый командующий круто повернул дело на практическую организацию противовоздушной обороны, создание устойчивой системы управления силами флота, особенно в условиях нападения авиации противника.

В должность начальника штаба флота вступил тоже участник событий в Испании капитан 1 ранга В. Л. Богденко, а мой однокурсник по училищу Михаил Клевенский возглавил оперативный отдел штаба флота.

Вся жизнь на флоте приобрела заметное ускорение. Началось с того, что Кузнецов лично на месте стал изучать положение дел в каждом соединении. Затем на сборе старшего командного состава Николай Герасимович ознакомил присутствующих со всеми типами самолетов и их боевыми возможностями. Все это происходило на практике в самих авиационных частях.

В планах боевой подготовки для кораблей и частей было увеличено число артиллерийских стрельб по воздушным целям.

Всем пришлось по душе, что Кузнецов стал энергично изучать морской театр, соединения, корабли, глубоко вникать в суть дела. С однокашниками по Военно-морскому училищу имени М. В. Фрунзе, да и со всеми подчиненными командующий держался просто, но умел соблюдать положенную дистанцию. Еще в училище Кузнецов пользовался большим авторитетом. На нашем втором курсе он был хорошим, требовательным старшиной, умеющим и власть применить, и совет дельный курсанту дать, и в учебных делах помочь.

На Тихом океане наша первая встреча с Николаем Герасимовичем произошла в 1937 году, когда он был еще заместителем командующего. Мы неожиданно увиделись с ним в коридоре штаба, когда я выходил из кабинета начальника боевой подготовки Чернощека после планирования боевой подготовки на очередную неделю.

— Здравствуй, редактор «Шторма» (так называлась стенгазета училища). Что не заходишь к начальству? Или не признаешь?

Пойдем ко мне, познакомь меня со всем своим хозяйством. А тебе есть о чем рассказать. Ведь именно у нас, на Тихоокеанском флоте, образовалось такое большое и, я бы сказал, уникальное соединение минных заградителей, какого нет ни на одном другом флоте. Дело у нас тут, на Дальнем Востоке, серьезное. Глядеть надо в оба. В любой час жди от японской военщины какой-нибудь провокации…

Наверное, более часа я докладывал Кузнецову подробные характеристики кораблей, их командиров в экипажей. Рассказывал о том, что помимо своих специальных тральных дел бывшие рыбные траулеры и буксиры выполняют многочисленные задания по доставке людей я грузов частям, расположенным на берегу Японского моря, по буксировке барж с материалами для строительства батарей береговой обороны и оборонительных сооружений и, наконец, по обеспечению боевой подготовки подводных лодок и береговых батарей.

— Часто тральщику во Владивостоке предоставляется время только на приемку угля, воды и продовольствия. Люди, особенно командиры, очень сильно выматываются, — с горячностью закончил я.

Выслушав мой жаркий доклад, Кузнецов заметил:

— Что горячишься, с одной стороны, это хорошо, значит, работаешь и служишь правильно, за дело болеешь, но, с другой стороны, начальнику штаба бригады надо уметь сдерживать свои эмоции, ему нелишне иметь более холодный ум, быть сдержаннее. Вот ознакомлюсь с основными силами флота — обязательно побываю на вашем соединении. Ну, желаю успехов. — Николай Герасимович крепко пожал мне руку.

В начале 1938 года я вступил в командование бригадой. При очередном докладе командующему получил разрешение с весны корабли бригады базировать в одной из бухт южного побережья острова Русский, расположенной поближе к районам боевой подготовки.

После очередной тренировки в совместной минной постановке в самой широкой, южной, части Уссурийского залива заградители стали на якорь в заливе Славянский. Не прошло и полутора часов, как в открытый иллюминатор слышу команду дежурного по штабу:

— Боевая тревога. Поднять сигналы «Воздушный», «Норд». Доложить комбригу: обнаружен самолет красного цвета.

Пока из каюты поднимался на мостик, тральщик, стоявший в дозоре, открыл по самолету пулеметный огонь. Почти тотчас это сделали и все остальные корабли. Наблюдаю стрельбу. Все идет как положено.

— Флагарт, точно фиксируйте время, параметры стрельбы и свои замечания, — приказываю я флагманскому артиллеристу.

Самолет, пройдя с севера на юг над нашим, соединением, развернувшись, ушел на северо-восток. Стрельбу закончили. Дан отбой боевой тревоги.

Начальник штаба бригады капитан 3 ранга Петр Павлович Михайлов доложил результаты внезапной проверки нашей готовности к отражению атак самолетов противника, учиненной командующим флотом.

Был поднят сигнал, объявляющий благодарность дозорному тральщику и флагманскому заградителю «Аргунь» за отличную стрельбу.

Чтобы повысить бдительность и готовность средств противовоздушной обороны, командующий флотом ввел новшество, ранее нигде не практикуемое: всякий корабль, зенитная батарея, обнаружив самолет, окрашенный в красный цвет, были обязаны открывать по нему огонь, но стрелять так, чтобы снаряды разрывались ниже цели и не поражали сам самолет. При стоянках на рейдах между кораблями возникало азартное соревнование — кто раньше обнаружит красный самолет, кто быстрее откроет огонь.

Экипаж самолета фиксировал время и место обстрела. Мы же представляли в штаб флота отчетные документы, в которых указывались время появления самолета, расстояние до обнаруженной цели, параметры ее полета и время открытия огня кораблем или батареей. «Зевакам» от командующего доставалось с лихвой, зато бдительность и истинная боевая готовность повышались.

На Тихоокеанском флоте была разработана четкая система оперативных готовностей, регламентировавшая действия кораблей, частей и соединений флота по мере нарастания угрозы нападения вероятного противника и обеспечивавшая своевременную готовность сил флота к его отражению.

Япония продолжала сосредоточивать войска вдоль наших границ, в том числе и на корейском направлении. То тут, то там возникали вооруженные пограничные инциденты. Постоянной заботой Военного совета флота были вопросы боевой готовности. Политработники проводили огромную работу по разъяснению личному составу флота военно-политической обстановки, мобилизации его на повышение боевой выучки, боевой готовности и бдительности.

Внезапное вторжение японских войск 31 июля 1938 года на нашу территорию в районе озера Хасан не застало Тихоокеанский флот врасплох. Флот своевременно и быстро перешел на

повышенную боевую готовность. Подводные лодки развернулись в назначенных позициях для прикрытия левого фланга наших войск, корабли 7-й морской бригады, которой в то время командовал капитан 3 ранга С. Г. Горшков, стали нести дозорную службу, оказывать огневое содействие войскам. Надводные корабли нашего соединения обеспечивали снабжение войск боеприпасами, перебрасывали боевую технику и эвакуировали раненых во Владивосток. Работники Главного военного госпиталя, как и вся медицинская служба, возглавляемая очень толковым организатором и прекрасным медиком Бабкиным, отлично справлялись с возложенными на них задачами.

Минные заградители на протяжении всего времени (с 31 июля по 11 августа) стояли на рейде бухты Новик в готовности к немедленному выходу для постановки минных заграждений.

На второй или на третий день с момента начала хасанских событий меня срочно вызвали в оперативный отдел штаба флота. Клевенский рассказал мне, что в результате большой воды (прошли дожди) многие частя оказались на образовавшихся островах отрезанными от суши, без всяких средств сообщения. Армейское командование просило флот помочь. Присланные с флота корабельные разъездные катера хоть имели небольшую осадку, но во многих местах из-за малых глубин пробиться к сухопутным частям все же не могли.

— Что будем делать, товарищ капитан 3 ранга, комбриг минной силы? — обратился ко мне Клевенский.

— Каналы надо рыть, вот что делать.

— Эта мысль и вам, в штабе, приходила в голову, но чем и как скоро можно их прорыть?! Как тебе известно, никакой подходящей техники на флоте нет, а помощь требуется немедленная, ибо людей надо кормить, снабжать боеприпасами и вывозить раненых.

— Может, нам попробовать произвести взрыв большой мощности на вынос грунта? Взрывать можно бракованными минами и подрывными патронами. Расставить их на нужные интервалы и взорвать электрозапалами. Иного ничего не придумаешь. Выполнение этой задачи предлагаю возложить на флагманского минера бригады Романовского, выделив в его распоряжение корабельные подрывные партии.

— Постой-постой, а тут что-то вырисовывается. Насчет мин — это нереально. Нам стокилограммовые заряды не нужны, с такими шариками возиться трудно. Сейчас я уточню, сколько у нас подрывных патронов. Кроме того, армейские саперные части имеют толовые подрывные шашки, наверное, в большем количестве, чем мы на флоте.

Клевенский получил необходимые данные, и мы вместе с ним доложили наши соображения начальнику штаба флота капитану 1 ранга Богденко. Он их одобрил, а командующий флотом, которому мы докладывали вместе с начальником штаба флота, утвердил.

Подрывные партии во главе с флагманским минером Романовским и необходимая взрывчатка были срочно доставлены в Посьет. Дело свое подрывники сделали, с задачей справились.

Хасанские события явились боевой проверкой сил армии и флота. Японцы потерпели поражение. Ход событий послужил поводом для многих размышлений и умозаключений, позволил увидеть и наши погрешности, устранением которых нам и предстояло заняться.

С поступлением в нашу бригаду новых тральщиков мы получили возможность всерьез приступить к отработке траления, особенно в условиях плохой видимости. Если для точного траления тральные буи, вешки, обозначавшие границы трального галса, имели аккумуляторные огни, то для траления в условиях тумана никаких приспособлений не было, так же как не было и приборов, позволяющих тральщикам с необходимой точностью определять в море каждый тральный галс. Обычная проводка кораблей за тралами в условиях дня или ночи, хотя была и непроста, но возможна, так как мы видели всю ширину протраленной полосы. А как быть, если с апреля по конец августа стоят непроглядные туманы? Как обеспечить безопасность курса корабля, проводимого за тралами? Именно над этим мы и бились, особенно в 1937–1939 годах, в упорном, тяжелом труде на море ища способы и средства для выполнения этой оказавшейся чрезвычайно трудной задачи. Чем больше мы трудились в море, тем быстрее приобретали навыки траления в сжатых по интервалу строях, когда сзади идущий тральщик шел чуть ли не впритык к тральным буям впереди идущего. И все-таки тральщики были «ахиллесовой пятой» нашего соединения, да и всего флота тоже: их было слишком мало — полтора десятка, — чтобы справиться со всеми возможными в условиях военного времени задачами. В целом же наша бригада выросла. В ее составе теперь уже было семь заградителей, вполне подготовленных для действий в любых условиях.

В начале 1939 года командующего флотом Н. Г. Кузнецова вызвали в Москву. Мы чувствовали, что это неспроста.

В один из апрельских дней ко мне в каюту вошел начальник политотдела бригады Степанов и сообщил, что Николай Герасимович Кузнецов назначен наркомом Военно-Морского Флота. Вместо него еще в марте в командование флотом вступил

флагман флота 2 ранга И. С. Юмашев.

Вскоре после этого стало известно, что на флот прибудет член Политбюро, секретарь ЦК ВКП(б) А. А. Жданов вместе с Кузнецовым и Юмашевым. Нас, командиров соединений, известили, что будет собран флотский актив.

Степанов настойчиво советовал мне выступить на этом активе, рассказать о том, что нас волнует. Я так и сделал. Увлекшись, подробно доложил свои расчеты по всем районам Тихоокеанского театра, где придется осуществлять проводку подводных лодок, надводных кораблей и транспортов за тралами, вести контрольное траление. Заканчивая свое выступление, доложил, что для обеспечения боевой деятельности флоту потребуется современных тральщиков типа БТЩ в несколько раз больше, чем он имеет сейчас. Когда я возвратился на свое место, Степанов шепнул мне:

— Ничего себе выступление, больше тридцати минут говорил. Разве так можно? Наверняка все дело испортил.

Но что бы там ни было, я сказал то, что наболело па душе.

Представив всему активу И. С. Юмашева, А. А. Жданов выступил перед нами с небольшой речью. Он особо остановился на военно-политической обстановке, требующей еще большей бдительности, постоянной боевой готовности Дальневосточной армии и Тихоокеанского флота.

Вступив в командование флотом, флагман флота 2 ранга И. С. Юмашев неоднократно вызывал меня к себе, и мы вместе с ним — либо на катере, либо на машине — объехали почти весь залив Петра Великого, кроме архипелага и островов Римского-Корсакова. В пути Иван Степанович требовал от меня самых подробных объяснений. Мне нравилось, что новый командующий сразу же знакомится с командирами, с жадностью познает новый для него морской театр, внимательно выслушивает мнение других, не торопясь отвергнуть его или согласиться. Но мне было не совсем понятно, почему именно от меня он требует такого досконального знания района. Все прояснилось месяца через два, когда командующий вызвал меня к себе вместе с начальником штаба бригады Михайловым. Юмашев сообщил о моем назначении командиром Охраны водного района главной базы флота. Для меня это было полной неожиданностью. Видя мое недоумение, Юмашев с веселыми искорками в глазах заметил:

— Что, не ожидал? Говорят, неожиданность действует ошеломляюще. Ну ничего, привыкай. ОВР у нас усиливается, в его состав включаются помимо тральщиков и — малых охотников (МО) береговые батареи от малого до среднего калибра. Командиру ОВРа оперативно подчиняются эскадрилья самолетов-

разведчиков, малые подводные лодки, развернутые на ближайших подступах к заливу. Командир ОВРа организует взаимодействие сил береговой обороны, торпедных катеров, авиации при прорыве противника через минные заграждения. Командовать такими силами — и честь большая, и ответственность тоже. Минные заградители объединяются в бригаду заграждения, подчиненную командующему флотом. Командиром ее назначен капитан 3 ранга Михайлов, твой начальник штаба, теперь уже бывший. Дела он все знает, поэтому даю вам на сдачу и прием два дня. В среду, после того как примешь овровские дела, зайдешь ко мне, товарищ Андреев, потолкуем поподробнее.

Во вторник после подъема флага команда заградителя «Аргунь» была построена по большому сбору. Я представил ей Михайлова как нового командира бригады, попрощался с командой.

На штабном корабле, вернее, неподвижном блокшиве «Монгугай», вступив в должность командира ОВРа, я поднял флаг старшего флагмана с двумя звездами. Дня через два на должность начальника политотдела ОВРа с бригады подводных лодок прибыл батальонный комиссар Иван Шведов. Человек открытый, прямой и откровенный, он всем быстро пришелся по душе, а мы с ним сошлись даже характерами и сблизились семьями.

Через несколько дней перед самым спуском флага рассыльный принес мне в каюту полученный о главного поста службы связи семафор. Читаю: «Прошу срочно прибыть в штаб. Клевенский». Это меня нисколько не удивило. Капитан 2 ранга М. С. Клевенский, работая начальником оперативного отдела, мог вызвать и среди ночи. Клевенского я хорошо знал еще с курсантских лет. Очень подвижный, с копной черных вьющихся волос, с темными глазами, Михаил чем-то походил на цыгана. Стремительный, быстрый в решениях и поступках, он слыл у нас оригиналом. Но что бы там ни было, Михаил нравился мне. Нравились его кипучая энергия, организаторские способности, то, что его голова всегда была полна идеями, планами, предложениями. Он работал неутомимо и много полезного сделал для флота. Служить с Клевенским было трудно, но интересно.

Вот и сегодня, идя с рейда на катере, я был уверен: у Михаила зародилась очередная идея. Так оно и оказалось. Не успел я войти к нему в кабинет, как он предложил мне ознакомиться с одним из вариантов постановки мин в довольно неудобном районе.

— Ты, Володя, подумай, как лучше это сделать, а я тем временем разберусь с полученной почтой.

Все в деталях мы с ним обсудили, пришли к единому мнению… Казалось, можно и уходить, но чувствую, у Михаила еще что-то есть: не зря мелькают в его глазах лукавые искорки. И не ошибся.

— Интересная пришла из Москвы директива. На, почитай, — протянул мне Клевенский документ.

Читаю и глазам своим не верю… В директиве черным по белому написано, что всем командирам соединений, дивизионов и кораблей первого и второго ранга, желающим получить академическое образование, разрешается направлять свои рапорта непосредственно Наркому или начальнику Военно-морской академии.

В 1932–1933 годах я подавал рапорты, но всякий раз мандатная комиссия отказывала мне «ввиду отсутствия замены». А тут такое искушение…

— Что задумался, Володя? — спрашивает Клевенский.

— Задумаешься! На флот идут новые, прекрасно вооруженные корабли. Наверняка появятся и более крупные. Тут уж, чтобы командовать ими, — без академического образования не обойтись… Ты ведь успел окончить академию…

— Успел… Как сам-то решаешь?

Здесь же, у Клевенского, я написал рапорт, в душе не веря, что пошлют на учебу. Тем более что совсем недавно я получил новое назначение: стал командиром Охраны водного района Главной базы (ОВРГБ).

Работы было много, дело новое, интересное, время летело стремительно. Хоть я и рассказал начальнику политотдела ОВРа Шведову, с которым мы работали очень дружно, о том, чем кончился разговор у Клевенского, но вскоре и сам-то забыл о своем рапорте…

Крутой поворот в моей флотской судьбе произошел если не совсем неожиданно, то, во всяком случае, внезапно…

После совместного учения ОВРа с взаимодействующими частями прошло более месяца. Однажды оперативный дежурный докладывает:

— Вас вызывает командующий.

Командующий флотом Иван Степанович Юмашев был человеком примечательным. Умом остер, волею крепок. Вышел он из юнг и всего добился упорным трудом. Своей энергией, знаниями, опытом морской службы, внимательным отношением к людям и спокойной требовательностью Иван Степанович быстро завоевал авторитет и уважение.

Иду я и гадаю: зачем это я понадобился комфлоту, что за дело у него ко мне?.. Неизвестность ведь всегда настораживает.

На новых тральщиках как будто все в порядке… Малые охотники с их «гидроудочками» — так называли гидроакустические приборы, которые надо было опускать на борт на шестах, — хоть и маются с этой очень примитивной техникой, но все же ищут подводные лодки и нередко не без успеха. ЧП никаких не было… Почему вызывает командующий флотом?

В здание штаба входил со все усиливающейся неясной тревогой. Адъютант немедленно доложил комфлоту и пригласил меня в кабинет.

— По вашему приказанию прибыл.

— Здравствуй и садись. Чем недоволен? Может, обидел невзначай?

Вопрос столь неожиданный, что я растерялся.

— Чего молчишь? Командир Охраны водного района Главной базы — это командующий флотом в своем районе. Где еще у командира ОВРа столько сил? Нигде, только у нас, на Тихоокеанском флоте. Чего тебе еще надо? Управляй всеми силами. Командный пункт в одном из фортов наладил… Хвалю! На последнем зачетном учении руководил силами ОВРа… Справился. Правда, не без недостатков, но справился. Дело в гору пошло, а он задает лататы с флота! Или службой недоволен?

Сижу, молчу, даже в жар бросило. Тут только вспомнил я о своем рапорте…

— Товарищ командующий!.. Доволен, и даже очень!.. Но уверен, твердо уверен, что на нашем флоте будут не только крейсера, но и многие другие корабли, необходимые для действий на Тихоокеанском театре. Чтобы ими управлять умеючи, обязательно нужно «подковаться» как следует!

— Ну, что же мне с тобой делать? Сам выбрал, сам и пеняй на себя! Приказано откомандировать тебя в академию… Как думаешь, кому можно передать дела ОВРа?..

Вот когда я окончательно понял, до какой степени дорого мне все буквально все — на флоте; весь тот труд, который и я вместе со всеми вложил в его строительство, все те люди, с кем так хорошо жилось и работалось, вся моя флотская семья, флотская дружба, флотские традиции, как дорого дело, которому отдано столько лет жизни!

— Вижу — пригорюнился. Это хорошо и правильно.

— Иван Степанович! Пойду в академию для того, чтобы вернуться и служить только на Тихоокеанском флоте. Очень прошу не забыть и принять обратно на флот!.. Дела, по моему мнению, можно сдать Михайлову, сменившему меня на бригаде.

— Правильно, и мы так думаем. Через недельку придете и доложите.

Вышел из штаба удрученный. Медленно бреду по улице Ленина, спускаюсь к причалу, где стоит старый-престарый, с проржавевшим днищем, залитый цементом бывший пароход «Мангугай», ныне база ОВРа. На фок-мачте поднят флаг старшего флагмана…

Не успел войти в каюту, как тут же пришел мой близкий друг, замечательный политработник, душевнейший человек Иван Шведов. Он был взволнован не меньше меня.

— Весть о твоей посылке на учебу, дорогой Володя, распространилась со скоростью свирепого тайфуна. Правда это?

Давно примечено, что «баковый вестник» нередко опережает официальные сообщения. Так случилось и на сей раз.

— Правда, Иван. Комфлота отругал… Вместо меня будет назначен Михайлов. Через неделю приказано закончить передачу дел и отъезжать. До чего грустно, ты и представить себе не можешь!

Мы со Шведовым были, предельно откровенны друг с другом. Пришел он к нам недавно, с подводных лодок. Дело для него во всем было новое — и по масштабам, и по составу сил. Задачи же перед ОВРом стояли очень нелегкие. Не зря в то время командир ОВРа считался старшим флагманом, без разрешения которого бранд-вахты, стоявшие у боновых ворот, не выпускали не только корабль, но и катер…

Как-то само собою получилось, что мы с Иваном очень подружились, часто заходили друг к другу в каюты — поделиться мыслями, посоветоваться, а то и просто поболтать, в трудную минуту душу отвести. Сейчас мы сидели в каюте оба удрученные.

— С одной стороны, Володя, хорошо, что ты едешь в академию, с другой ох как не хочется расставаться! Да и дела-то наши — хлопотные, на «фитили» счастливые — вон как лихо в гору пошли…

— Ты думаешь, Иван, мне легко мне не жаль? Слов не найду даже тебе рассказать, как тяжко расставаться… Одному поверь: после академии обязательно вернусь! Здесь все родное. Тут и доживать свой век будем…

Перед самым отъездом у нас дома собрались друзья. Почему-то нет только Шведовых. Как положено, присели перед дорогой, помолчали и двинулись на вокзал. А Шведовых нет и нет…

Тяжелое, бередящее душу прощание. Поезд трогается. Группа провожающих краснофлотцев скандирует:

— Ко-ман-ди-ру счаст-ли-во-го пла-ва-ни-я!!!

И вдруг на перрон вбегает Иван — с пирогом на противне. Пытается догнать уходящий состав и, конечно, не может… Тут уж не только у моей жены слезы на глазах… Стоим мы с ней в купе

обнявшись, с грустью смотрим на гладь Амурского залива.

Проехали Седанку, Океанскую, Угловую… Море скрылось…

Прощай… Нет! До свидания, Тихоокеанский флот!

Служба на Тихоокеанском флоте, плавание в суровых условиях дальневосточных морей закаляли флотскую молодежь. Многие из тех, кто прошел суровую, но замечательную школу на Тихом океане, стали видными людьми на флоте, заслужили всеобщее признание в годы Великой Отечественной войны. Всех перечислить просто невозможно. Назову лишь некоторых. Это Николай Ефремович Басистый, Петр Павлович Михайлов, Тихон Андреевич Новиков, Борис Васильевич Каратаев, Владимир Демьянович Шандабылов, Арсений Григорьевич Головко, Сергей Георгиевич Горшков. Имена этих людей говорят сами за себя.

Все, кто служил на Тихоокеанском флоте, с благодарностью и любовью вспоминают эту службу, товарищей, с кем довелось плавать в дальневосточных морях, командиров, помогавших нам закалить свою волю и характер, приобрести необходимый командирский опыт. Именно поэтому так дорог нам Тихоокеанский флот, на котором прошла лучшая пора нашей флотской жизни. И наша благодарность ему безмерна!

Вернуться сразу после окончания Военно-морской академии на Тихоокеанский флот мне не довелось. Я был назначен начальником штаба эскадры Черноморского флота. На Черном море меня и застала Великая Отечественная война.

Снова на Дальний Восток я попал лишь в апреле 1943 года, когда был назначен командующим северной Тихоокеанской флотилией.

Но где бы мне ни приходилось служить, везде я встречал своих однокашников — комсомольцев-добровольцев, прибывших на флот по путевке комсомола в 1922–1923 годах, тех, кто все свои силы, энергию, ум и талант вложил в дело строительства мощного, достойного нашей великой Родины флота. По-разному сложились их судьбы. Многие из них уже в предвоенные годы командовали кораблями, частями, а иные и дивизионами подводных лодок, надводных кораблей, эскадрильями самолетов. Некоторые строили корабли, создавали различные виды боевого флотского оружия.

Все мои однокашники прошли через горнило Великой Отечественной войны и за доблесть и мужество были удостоены высоких правительственных наград.

Вместе со мной на Черном море служили контр-адмиралы Михаил Георгиевич Соловьев и Павел Иванович Болтунов. Они командовали соединениями подводных лодок. Командир бригады подводных лодок капитан 1 ранга Андрей Васильевич

Крестовский погиб в боевом походе в 1944 году. Георгий Гаврилович Громов руководил всей связью Черноморского флота, а после войны в звании контр-адмирала возглавил Высшее военно-морское училище связи.

С 1946 года крупным соединением Черноморского флота командовал тоже мой однокашник — Михаил Федорович Романов. На флоте он прошел путь от командира корабля до командира соединения, получил звание вице-адмирала. После войны мы встретились с Михаилом Федоровичем Романовым уже на Балтике, когда я командовал там флотом. Романов — грамотный, волевой командир — умело совершенствовал боевую выучку личного состава соединения и очень много сделал для обеспечения базирования кораблей на Балтийском море.

Алексей Иванович Катков был флагманским артиллеристом эскадры Черноморского флота. Вместе с ним мне пришлось готовить и проводить все (до февраля 1943 года) десантные и набеговые операции, в которых участвовали наши корабли. Высокообразованный специалист, контр-адмирал Катков стал флагманским артиллеристом флота.

Интересны судьбы и других моих сокурсников. Алексей Васильевич Волков командовал кораблями, получил звание контр-адмирала, Юлиан Антонович Романовский отличился в морских сражениях на Балтике, позже стал контр-адмиралом. Борис Васильевич Каратаев, с которым мы вместе служили на 1-й морской бригаде Морских сил Дальнего Востока, впоследствии командовал военно-морской базой, затем в звании контр-адмирала был начальником тыла флота, долгое время работал в центральном аппарате.

Как и предрекал наш преподаватель Гедримович, Александр Хирвонен и Александр Суханов посвятили себя штурманской службе и немало сделали для ее совершенствования. Михаил Дмитриевич Куликов был флагманским штурманом флота, начальником Главного гидрографического управления, получил звание контрадмирала и многие годы работал в Военно-морской академии. Контр-адмирал Юрий Викторович Ладинский стал не только хорошим штурманом, но и отличным командиром соединения, преуспел в морских науках, получил звание кандидата военно-морских наук. Георгий Федорович Болотов стал контр-адмиралом-инженером.

Александр Алексеевич Кузнецов и Борис Антонович Почиковский командовали морской авиацией на разных флотах. Михаил Марасанов стал флагманским штурманом авиации Военно-Морского Флота.

Адмирал Павел Сергеевич Абанькин служил в морской

авиации, был помощником командующего Тихоокеанским флотом, много лет работал в центральном аппарате, ушел в отставку с должности заместителя главнокомандующего Военно-Морским Флотом.

Виталий Алексеевич Фокин, с которым мы, вместе кончали штурманский класс, во время Великой Отечественной войны служил на Севере, позже в звании адмирала командовал Тихоокеанским флотом и закончил службу в должности первого заместителя главнокомандующего Военно-Морским Флотом.

Если в 20-х годах в нашей стране был только один корабль, носящий комсомольское имя — учебное судно «Комсомолец», то сейчас в составе Военно-Морского Флота насчитывается немало различного класса кораблей, в том числе и атомных, которым присвоено имя республиканских, краевых и областных комсомольских организаций, наиболее плодотворно и широко ведущих работу по шефству над флотом, подготовке для службы на современных боевых кораблях высокообразованных, технически грамотных и преданных делу партии флотских специалистов. Ныне не сотни, а тысячи комсомольцев добиваются чести быть посланными на флот по комсомольской путевке.

Сейчас на мостиках кораблей, у атомных реакторов, у ракетного и иного боевого оружия несут службу наши внуки, комсомольцы. Нет выше радости, чем видеть, что дело, которому посвятил свою жизнь, находится в надежных руках твоей боевой смены.

Счастливого вам плавания на просторах Мирового океана, больших успехов в ратном флотском труде, дорогие мои комсомольские внуки!